



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. 31 – APR 2017



Le mot du Président

*Mesdames, Messieurs, chers membres,
Mon appel au secours dans le dernier bulletin
a été entendu et compris. Je suis en mesure
de vous annoncer que nous avons un candidat
comme nouveau Président. C'est un ancien
vélovole et pilote d'avions et d'hélicoptères.
Ensuite, nous avons trouvé deux nouveaux
membres du comité, dont l'un est romand.*

*Le Président désigné se présente dans ce même bulletin. Urs Adam est
prêt à reprendre la présidence de notre Association.*

*Christophe « Pilo » Keckeis et Hansueli Schaffer sont les deux autres
nouveaux visages du comité. Pilo représentera les Romands et Hansueli
Schaffer renforcera l'équipe de conduite.*

*Ainsi, me voilà rassuré. Je puis ainsi me retirer sereinement lors de l'AG
2017 à Dübendorf. Grand merci camarades !*

Nous avons décidé au comité de faire notre sortie d'automne dans le cadre du Championnat du monde de ballons à gaz GORDON BENNET à Gruyères-Epagny (9 septembre 2017). Cette compétition légendaire est organisée cette année par l'Equipe Fribourg Challenge.

Pilo a déjà fait une réservation pour nous dans la halle de fêtes. C'est lui qui organisera cette sortie et vous serez invités en temps opportun.

Dans l'ASMZ de novembre 2016, Jürg Studer (Directeur de Clin d'Ailes à Payerne) a décrit l'opération de sauvetage sur le Gauligletscher d'il y a 70 ans. Le Major Pista Hitz et le Capitaine Victor Hug et leurs Fieseler Storch, ont effectué un sauvetage spectaculaire pour l'époque. Les passagers du C-35 Dakota américain ont vécu un moment fort de l'aviation militaire suisse. Depuis, le sauvetage en montagne s'est bien développé et a atteint un niveau d'excellence remarquable.

Les journaux du 9.12.2016 ont présenté l'avion « SolarStratos » (<http://www.solarstratos.com/challenge>). Raphaël Domjan, ingénieur neuchâtelois, n'est pas un Icare de l'énergie solaire inconnu : c'était lui qui avait fait le tour du monde en navire solaire en 2010-2012. Nous suivrons avec intérêt comment cet avion de 450 kg et 25 m d'envergure évoluera à partir de Payerne dès ce mois d'avril, pour atteindre bientôt la stratosphère à 25000 m d'altitude.

Ainsi, je prends congé de vous comme Président.

Je vous souhaite « all the best » et à ceux qui volent encore « only happy landings ! »

Ueli Aeschlimann

Traduction : Christophe « Pilo » Keckeis





Das Wort des Präsidenten

Meine Damen und Herren, liebe Mitglieder, Mein Hilferuf im letzten Info-Bulletin wurde gehört und auch verstanden.

Ich kann Euch melden: Wir haben einen Kandidaten als neuer Präsident, er ist ehemaliger Segelflug-, Flugzeug- und Helikopterpilot. Zudem haben wir zwei neue Vorstandsmitglieder, einer davon ein Romand. Der desig-

nierte Präsident stellt sich in diesem Heft gleich selber vor. Urs Adam hat sich bereit erklärt, die Führung unseres Vereins zu übernehmen. Christophe «Pilo» Keckeis und Hansueli Schaffer sind die andern neuen Gesichter im Vorstand der MFV. Pilo wird die Romands vertreten und Hansueli Schaffer das Führungs-Team der MFV unterstützen. Ich bin beruhigt, so kann ich an der GV 2017 in DUB unbesorgt zurücktreten – besten Dank Kameraden!

Wir haben im Vorstand beschlossen, am Herbstausflug (9. September 2017) den «CUP GORDON BENNETT 2017» in Gruyère (Epagny) zu besuchen. Dieser legendäre Gasballon-Cup wird 2017 von der «Equipe Fribourg Challenge» organisiert.

Pilo war am ersten Treffen des OK dabei und konnte für die MFV im Festzelt bereits eine Vorreservation einspeisen. Er wird den Anlass auch organisieren. Die detaillierte Einladung folgt zu gegebener Zeit.

In der Ausgabe «ASMZ, Nov 2016» (Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift) hat Jürg Studer (Direktor Clin d'Ailes PAY) die Rettungsaktion auf dem Gauligletscher beschrieben, die vor 70 Jahren stattgefunden hat. Hptm Victor Hug und Major Pista Hitz haben mit zwei Flugzeugen, vom Typ Fieseler Storch, eine für die damalige Zeit, spektakuläre Luftrettungs-Aktion durchgeführt. Diese Bergung der Passagiere der amerikanischen C-35 Dakota war ein Meisterstück der Piloten der Schweizer Luftwaffe. In der Zwischenzeit hat sich die Luftrettung etabliert und einen sehr hohen Standard erreicht.

In der Tagespresse vom 9. Dez 2016 wurde das Flugzeug «SolarStratos» vorgestellt (<https://www.solarstratos.com/challenge/>). Raphaël Domjan, der Neueburger Ingénieur, ist als «Ikarus» der Sonnenenergie kein Unbekannter. Er hatte bereits zwischen 2010 und 2012 mit dem Schiff «Planet-Solar» eine Weltumrundung gemacht.

Wir sind gespannt, wie dieses Flugzeug, das 450 kg wiegt und ca 25 m Spannweite hat, seine Flugversuche ab der Air Base Payerne ca.ab April 2017 absolviert, um in die Stratosphäre auf >25'000 Meter vorzustossen. Damit melde ich mich als Präsident ab und wünsche Euch all the best und denjenigen, die noch fliegen: only happy landings..!

Ueli Aeschlimann



Editorial

Situation générale

« Le monde est une fabrique de poudre dans laquelle il n'est pas interdit de fumer ».

Friedrich Dürrenmatt

Ton « O » (« DER BUND »)

« J'ai suivi un cours de lecture rapide. Je suis maintenant capable de lire « Guerre et paix » en 20 minutes. Il s'agit de la Russie ».

Woody Allen a vu juste : c'est ainsi que vit la génération actuelle avec tous ses gadgets, ses « devices » et applications mobiles. Ces derniers nous suivent partout, toujours et n'importe où, jour et nuit. Nous pensons que nous devons être toujours informés.

Ces avalanches d'informations peuvent créer un potentiel de dépendance malade. Il n'y a qu'à observer le nombre de gens qui se baladent « tête basse » avec des écouteurs sur les oreilles (voir aussi « Guiding hands » ; <http://www.youtube.com/watch?v=v6Wpc9s35ZY>).

Dans l'aviation, nous savons comment se termine un vol « tête basse ». Avec ce choix immense d'effets médiatiques et de renseignements, je pense que nous avons toutes les informations et que malgré cela, nous ne savons rien. Les fausses et les vraies « Fake news » renforcent cette impression.

Une recette ? Lire paisiblement notre Flight-VTR-Bulletin.

Que font les tireurs sportifs de notre Association ?

Dans le dernier numéro de notre Flight-VTR-Bulletin, nous avons parlé d'un petit groupe de vétérans-tireurs que l'initiateur Pierre Donau a rassemblé.

Depuis, ce groupe s'est agrandi. Il y a même une femme, Madame Elisabeth Schenk, qui est devenue membre de notre Association par ce chemin-là ! Les entraînements améliorent les résultats. Félicitations !

Actuellement, le groupe se compose (par ordre alphabétique) de : Bac-calà Armando, Donau Pierre, Graf Hans-Peter, Herren Hans (nouveau membre), Neuenschwander Beat, Riesen Charles, Schenk Elisabeth (nouvelle membre), Siegenthaler Peter.



Pierre Donau et Peter Siegenthaler



La liste des résultats est établie



Charles Riesen et Elisabeth Schenk



Les résultats s'améliorent

Editorial

Zur allgemeine Lage

«Die Welt ist eine Pulverfabrik, in der das Rauchen nicht verboten ist»
Friedrich Dürrenmatt

O-Ton («DER BUND»)

«Ich habe einen Kurs im Schnelllesen gemacht und bin nun in der Lage, «Krieg und Frieden» in zwanzig Minuten durchzulesen. Es handelt von Russland».

Woody Allen hat den Nagel auf den Kopf getroffen: so in etwa ergeht es der heutigen «Now-Generation» mit all den mobilen Gadgets, Devices und Apps. Diese begleiten uns Tag und Nacht und überall wo wir hingehen, ständig erreichbar. Wir meinen, wir müssten permanent informiert sein. Diese Informationsfluten stellen aber auch ein hohes Suchtpotential dar, was man darin beobachten kann, wie viele Leute mit «Head-down» und Earphones durch die Strassen wandeln (siehe auch «Guiding hands»: <https://www.youtube.com/watch?v=v6Wpc9s35ZY>).

Aus der Fliegerei wissen wir, wie ein Flug mit «Head-down» endet.

Bei der ganzen Vielfalt an Medieneinflüssen und Nachrichten meine ich, dass wir alle Informationen haben und trotzdem nichts wissen. Angebliche oder wirkliche «Fake News» bestärken diesen Eindruck.

Ein Rezept dagegen? Gemütlich und in aller Ruhe unser vorliegendes Flight-VTR-Bulletin lesen.

Was machen eigentlich die MFV-Sportschützen?

In der letzten Ausgabe unseres Flight-VTR-Bulletins berichteten wir von der kleinen Gruppe von Veteranen-Schützen, welche sich um Initiator Pierre Donau formiert hat. In der Zwischenzeit ist die Gruppe erfreulich angewachsen und hat als neueste Akquisition mit Frau Elisabeth Schenk sogar eine Frau gleichzeitig als Neumitglied der MFV gewinnen können. Die Trainings zeigen stetig steigende Resultate. Herzliche Gratulation!

Aktuell setzt sich die Schützengruppe wie folgt zusammen
(in alphabetischer Reihenfolge):

Baccalà Armando, Donau Pierre, Graf Hans-Peter, Herren Hans (Neumitglied), Neuenschwander Beat, Riesen Charles, Schenk Elisabeth (Neumitglied), Siegenthaler Peter,



Pierre Donau und Peter Siegenthaler



Die Rangliste wird erstellt.



Charles Riesen und Elisabeth Schenk



Die Resultate können
sich sehen lassen

Das Ziel unserer Gruppe ist es, am Eidg. Feldschiessen ein kranzwürdiges Resultat für die Motorflug-Veteranen zu erzielen. Weitere, interessierte Schützen melden sich bei Pierre oder mir. Wir schiessen im Stand Riedbach im Westen von Bern; es hat noch freie Plätze.

Aus dem Vorstand

Erfreuliches dürfen wir auch aus dem Vorstand vermelden. Wie unser «noch»-Präsident in seinem Wort erklärt, haben wir positive Echos auf unseren Aufruf um Nachwuchs erhalten. So haben sich Urs Adam als Nachfolger des Präsidenten, sowie Christophe Keckeis und Hansueli Schaffer für die Mitarbeit im Vorstand gemeldet. Ein grosses Dankeschön geht an diese Herren. Der Aufruf um Nachwuchs für unseren Verein hat vorerst noch zaghafte Erfolge gezeigt. Siehe auch weiter hinten in diesem Heft.

Deshalb gilt unser Aufruf weiterhin: es ist das Ziel eines jeden Mitglieds der MFV ein Nachwuchsmitglied zu den MFV zu bringen. Sogar ich selber bin nicht unersetzlich und muss meine Redaktor-Feder auch mal übergeben (Tutti devono morire, forse anch'io).

Unsere nächste GV

steht unmittelbar vor der Tür; ich freue mich, Euch zahlreich am Dienstag, 16. Mai 2017 in Dübendorf zu treffen. Im interessanten Rahmenprogramm ist auch der Besuch des Fliegermuseums Dübendorf möglich. Die Einladung liegt dieser Sendung bei.

Unser Herbst-Ausflug am 9. September nach Gruyères-Epagny zum Gordon-Bennet Gasballon-Rennen wird ein High Light! (<http://gordon-bennett.aero>). Trotz der gemächlichen Fahrt der Aerostaten geht es heute mit Hightech sehr spannend zu und her.

Bitte in Euren Agenden sicherstellen und die Daten reservieren! Danke für Euer aktives Mitmachen.

Mit herzlichen Frühlings-Grüssen,
Euer Redaktor
Armando Baccalà



Wie eingangs erwähnt, stellt sich der designierte Präsident gleich selber vor:



Urs Adam, geb. 1946, wird der Generalversammlung vom 16. Mai 2017 als neuer Präsident und Nachfolger von Ueli Aeschlimann vorgeschlagen.

Urs Adam trat 1974 als Jurist in das damalige Eidgenössische Luftamt (heute BAZL) ein, wo er in diversen Funktionen, so als Chef der Abteilung Infrastruktur und Luftraum und als stellvertretender Direktor und Beauftragter für internationale Angelegenheiten und Sonderaufgaben bis zu seiner Pensionierung 2008 tätig war.

In diesen Funktionen war er u.a. massgeblich an der Gründung der Swisscontrol (ehemals. Radio Schweiz AG), der Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung (Skyguide) und am nationalen Flugplatzkonzept (SIL) beteiligt.

Er war zudem lange Zeit Mitglied des Verwaltungsrates von Swisscontrol und des Flughafens Basel-Mulhouse/Freiburg und vertrat die Schweiz in den Joint Aviation Authorities (JAA), der European Aviation Safety Agency (EASA) und gelegentlich auch bei der EUROCONTROL und der ICAO.

Seinen fliegerischen Erfahrungsschatz holte er sich schon in jungen Jahren beim Segelflug, beim Motorflug und in der Helikopterfliegerei. Jahrelang fliegerisch inaktiv, hat er sich zu seinem 70. Geburtstag die Reaktivierung seines Motorflugausweises geschenkt und fliegt nun wieder begeistert bei der Motorfluggruppe Thun.

Er ist seit 1979 Mitglied des Ae.C.S.

Als neue Vorstands-Mitglieder sind vorgeschlagen:



Christophe «Pilo» Keckeis

Ihn vorzustellen brauchen wir nicht mehr, nachdem er sich als ehemaliger Präsident uns heute wieder als Stütze und als Romand zur Verfügung stellt. BRAVO et un grand merci à toi, Pilo!



Ueli Schaffer

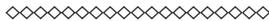
Ueli hat sich spontan zur Mitarbeit im Vorstand zur Verfügung gestellt. Wir heissen auch ihn herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Neumitglieder bei den MFV Frühjahr 2017

An dieser Stelle freuen wir uns, die nachstehende Dame und Herren bei den Motorflug-Veteranen als neue Mitglieder begrüßen zu dürfen:

- Werner Häuselmann, 31.1.2017
- Roland Rutishauser, 5.2.2017
- Peter Meyer, 13.3.2017
- Elisabeth Schenk, 31.3.2017
- Hans Herren, 2.4.2017

Wir heissen Euch herzlich willkommen und sehen dem persönlichen Kennenlernen anlässlich unserer GV vom 16. Mai oder unserem Herbstausflug vom 09. September 2017 gerne entgegen.



Notre membre Charles Chammartin nous a fait parvenir l'article ci-après :

Les vétérans pilotes « volent » souvent en pensée les meilleurs moments d'une carrière récente ou lointaine. Ils tentent de partager ces souvenirs par la publication ou la parole des meilleurs moments vécus entre ciel et terre. Ils amènent dans les musées leurs enfants ou petits-enfants pour voir et toucher ces avions qui leur ont laissé tant de sensations.

Nous leur offrons de revivre leurs souvenirs ou d'en acquérir de nouveaux en volant des avions historiques dans un univers aussi proche que possible de la réalité par la simulation de vol d'un haut niveau de fidélité. Un groupe de passionnés a travaillé à une reconstitution historique de l'activité du pilote militaire suisse des années 1940 à 1950. Un avion mythique de l'époque le Morane D-3801 modélisé avec grand soin, des aérodromes de l'époque de la mob et des missions nous replongent dans les meilleurs moments de cette belle aventure.

Le centre de simulation du musée Clin d'Ailes à Payerne vous offre ce rêve, venez piloter seul ou en formation le Morane D-3801, faites

un grand tour dans les Alpes, un exercice de tir à l'Axalp ou à Forel, quelques atterrissages sur ces aérodromes historiques de la mob. L'ambition du centre est de proposer avec le temps tous les avions historiques des forces aériennes, pour le moment nous offrons la possibilité de voler les types suivants : AT-16 Texan et PC-7 à voler sur l'aérodrome de Magadino, le Mustang P-51D et le Morane D-3801. Nous travaillons à la modélisation du DH-100 Vampire et DH-112 Venom
Information auprès du Musée Clin d'Ailes à Payerne : www.clindailes.ch
tel 026 662 1533.

Charles Chammartin

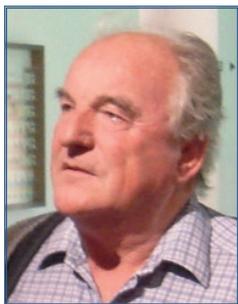
DERNIÈRE NOUVELLE :

*Avis aux intéressés anciens pilotes du Morane ou à tous les intéressés : Je m'empresse de signaler que le Musée Clin d'Ailes à Payerne organise deux journées spéciales Morane D-3901 les **22 et 24 avril 2017**.*

Le Morane de Bex sera présent et exposé dans la halle d'exposition. Je donnerai les deux jours une conférence sur l'histoire de cet avion mythique des années 1940 à 1960 avec présentation de l'extension pour simulateur que nous avons réalisée. Il sera possible de voler cet avion sur nos simulateurs avec un réalisme remarquable. Avis aux intéressés anciens pilotes du Morane ou à tous les intéressés.



***Voici une contribution de notre membre Jacques Beyeler
(à l'époque il était mon instructeur d'acrobatie
sur Bücker; Armando Baccalà)***



Quelques mots pour rire à propos de l'évolution des procédures :

Au printemps 1960, me considérant prêt pour passer l'examen d'obtention de la licence PP, mon instructeur Charles Chammartin fit appel à l'expert Robert Dumas de La Tour de Trême. Rendez-vous fût pris pour le dimanche matin 2 avril à 10 h. sur l'aérodrome d'Ecuvillens. Ce jour-là, régnait une magnifique météo avec 2/8 de petits cumulus à 600 m de hauteur environ.

Le programme de l'époque était le suivant :

- *2 approches aux gaz avec atterrissage de précision dans les 50 mètres, en solo,*
- *3 tours de spirales à gauche de 1000 m de hauteur suivis d'une approche sans gaz avec glissade à gauche puis atterrissage dans les 150 mètres, en solo,*
- *Idem ci-dessus mais avec spirales et glissade à droite.*

Le Piper L4 HB-OWS et moi-même étions fin prêts pour l'heure prévue. Mais au vue de la situation météo, Mr Dumas me suggéra d'effectuer, pour le 3e vol, un 600 m avec glissade à gauche en solo puis, pour des raisons de sécurité, le 4e vol en double commande avec les spirales à gauche puis les spirales à droite bien en-dessus des nuages, ceci avec une tête d'expert en plus devant moi sans compter la différence de poids dont le L4 n'était pas indifférent. Au terme des spirales, ce fût la 4e approche sans gaz avec glissade à droite.

Le programme pratique étant terminé, il fallait passer à l'épreuve théorique orale. A ce moment-là, en scrutant sa montre, Mr Dumas, dans

l'embarras, m'informe qu'il a, ce jour-là, un dîner de baptême à 11h30. Il prit alors un bout de papier de la grandeur d'une carte postale sur lequel il inscrivit 6 questions de théorie (météo, navigation, législation, connaissance avion et aérodynamique).

Au verso de la carte, il inscrivit son adresse privée et me dit : <va à la maison et tu postes les réponses avant ce soir pour que je les reçoive demain matin.

Aujourd'hui, il est amusant de constater que dans mon carnet de vol ne figurent, en tout et pour tout, que 2 signatures de l'instructeur et 1 de l'expert.

Il était même possible d'aller poser à Genève sans radio et de transiter la TMA de Zürich parmi les caravelles, sans radio, sans GPS mais avec les yeux grands ouverts sur l'extérieur.

C'était le bon temps !

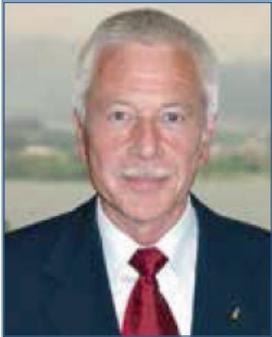
J. Beyeler



Unser Ehrenmitglied Beat Neuenschwander hat uns, mit Zustimmung des Magazins Cockpit, seine Kolumne zur Publikation in unserem VTR-Bulletin zur Verfügung gestellt. Interessante Aspekte auch für unsere Leserschaft.

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



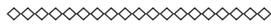
Echter Fluglärm oder reine Opposition zur Profilierung?

Ist der von Flugzeugen verursachte Schalllärm, sind es nur Schallgeräusche oder ist es sogar «the sound of freedom»? Die Antwort ist klar: Je nach Interesse an einem Verkehrsträger werden dessen Immissionen positiv, neutral oder negativ ausgelegt. Dies ist legitim, wenn es bei einer persönlichen Empfindung bleibt.

Verwerflich ist es jedoch, aus egoistischen oder dogmatischen Gründen eine Lärmproblematik heraufzubeschwören, um daraus persönlich Profit zu schlagen. Beim Luftverkehr muss bedauerlicherweise festgestellt werden, dass die Lärmthematik oft ganz bewusst instrumentalisiert wird. Wenn Parteien oder Institutionen versuchen, sich damit zu profilieren, dann gehört dies leider zum politischen Spiel. Wenn sich aber Einzelpersonen mit dem Thema profilieren möchten und dabei die Regeln von Fairness und Sachlichkeit missachten, dann ist dies nicht akzeptabel. Für einmal geht es nicht um den Flughafen Zürich, sondern sei ein Beispiel aus dem Raum Bern aufgezeigt. Ein sogenannter «Medienpromi» behauptete in der Zeitung, ungeachtet aller Fakten, dass der Lärm auf dem Flughafen Bern deutlich zugenommen habe. Es wird vom «Krach der Flugzeuge, die täglich in mehreren Wellen über die Häuser donnern», geschrieben. Fakt ist: Die Gesamtbewegungen haben deutlich abgenommen, es werden immer mehr lärmärmere Flugzeuge eingesetzt und auch die Lärmmessungen bestätigen, dass keine Zunahme erfolgt ist. Allein schon bei Turboprop-Linienflugzeugen und modernen Jets von «Krach und Donnern» zu sprechen, ist völlig daneben.

Der Präsident der Vereinigung gegen Fluglärm bestätigt die korrekt eingehaltenen Rahmenbedingungen, sagt aber, «dass die Maschinen in jüngster Zeit grösser geworden sind und dadurch mächtiger, störender und lauter erscheinen.» Damit sind wir wieder beim unsachlichen und rein subjektiven Empfinden, bei dem also grössere Flugzeuge automatisch mehr stören und mehr Lärm verursachen. Dieser oft festgestellte, rein optisch empfundene «Fluglärm» wird sogar von Flugplatzgegnern bestätigt. Um solche Machenschaften zu entlarven, müssen unlautere Behauptungen durchschaut und transparent gemacht werden.

Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot. Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen.



Unser abtretender Präsident Ueli Aeschlimann hat uns den nachstehenden Artikel aus den «Tempi passati» zugestellt:

Am 31. März 1976 beging der Aero Club der Schweiz seine 50-Jahrfeier mit einem Bückertag in Beromünster.

Ich durfte damals als Leader einer 5er Formation Bucker eine Flugvorführung fliegen. Die Bucker stammten von Albert Rüesch, der in Porrentruy ein «Centre d'acrobatique» hatte. Piloten der Fliegerstaffel 16 von Payerne wurden beauftragt, diesen Einsatz sicherzustellen. Ich startete mit einem Porter PC-6 (noch mit Kolbenmotor!) vor 07h00 mit meinen Kameraden Richtung Beromünster.

Formation:

Leader:	Ueli Aeschlimann	Nr 1 (Bü-133)
	Fritz Hofer	Nr 2 (Bü-133)
	Emil Blumer	Nr 3 (Bü-131)
	Roland Kaufmann	Nr 4 (Bü-131)
	Fürer Josef	Nr 5 (Bü-131)

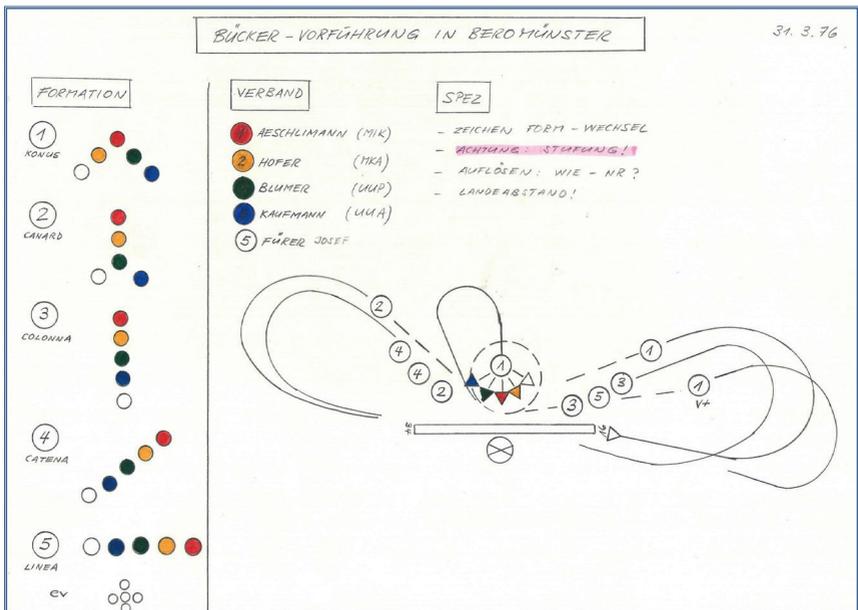
Am Vormittag machten wir einen Trainings-Flug und am Nachmittag die DEMO. Der Start (RWY 34) erfolgte in der 5er Formation – wir haben damals 5 verschiedene Formationen präsentiert:

KONUS – CANARD – COLONNA – CATENA – LINEA
sowie SCHLUSS-BOUQUET gegen die Zuschauer...

Das alles fand ohne Flugfunk statt – wir hatten Zeichen für den Formations-Wechsel...!

Das war für mich eine sehr eindrückliche Flugvorführung – vor >40 Jahren, zur 50 Jahrfeier des Aero-Clubs der Schweiz.

Ueli Aeschlimann



Hawker Hunter Doppelsitzer im Fliegermuseum «Clin d'ailes» in Payerne

René Zürcher vom Musée «Clin d'ailes» hat uns die aussergewöhnliche Geschichte des Hunters J-4203 zugestellt, welche von besonderem Interesse ist:



hier kurz die Geschichte unseres J-4203 in Payerne mit Bildern.



Die Maschine wurde als Mk.4 Einsitzer mit der Immatrikulation WV398 an die Royal Air Force abgeliefert. Der Erstflug erfolgte am 29.8.1955.



Im Jahre 1968 war die Maschine anlässlich des Geburtstags der Königin in den Horse Guards London ausgestellt.



Danach fristete das Flugzeug seine Zeit als Gate Guard beim RAF Spitalgate. Hawker Siddeley hat dann die Maschine zurückgekauft. Am 26.2.1976 wurde der Hunter als Doppelsitzer J-4203 an unsere Luftwaffe ausgeliefert und war bis zum Ausscheiden der Hunterflotte Ende 1994 im Einsatz.

Für weitere Fragen bin ich gerne bereit.

René Zürcher

rene.zuercher@hotmail.com

041 79 300 81 60

Nach Redaktionsschluss noch ein aktuelles und brisantes Thema. Brisant deshalb, weil deutsche Piloten mit unseren Bundesgeldern in der Swiss für die Deutsche Fluggesellschaft ausgebildet werden. Damit dürfen wir eine weitere Kolumne von Beat Neuenschwander mit Zustimmung des Magazins Cockpit, zur Publikation für unsere Leserschaft verwenden. Der Artikel erschien bereits im Juni 2016 und ist heute besonders aktuell.

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Wieviel Schweiz ist noch in der Swiss?

Der Jahrespublikation der Luftwaffe kann entnommen werden, dass Swiss den Miliz-Militärpiloten ab dem Alter 42 den vollen Lohnausfall durch den Militärdienst nicht mehr bezahlt. Somit kostet der Militärdienst eines Milizpiloten einen Teil seines Einkommens. Die Schweizer Milizmentalität ist der Lufthansa absolut fremd.

Aus dem Interview mit einem Bazl-Vizedirektor wird deutlich, dass der Lufthansa-Konzern festgelegt hat, wie viele ausgebildete deutsche Piloten bei Swiss in den nächsten Jahren neu angestellt werden müssen. Den Schweizer Kandidaten steht dadurch nur noch die Hälfte der offenen Pilotenstellen bei Swiss zur Verfügung.

Im März (2016!) erfährt die Öffentlichkeit, dass die bisher unabhängige Gesellschaft Swiss Aviation Training (SAT) noch in diesem Jahr in die neugeschaffene Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT) integriert wird. Der deutsche Konzern verfolgt dadurch das Ziel, einen einheitlichen «Lufthansa-Konzernpiloten» zu schaffen.

Vor meinen Augen sehe ich das schöne Bild eines Swiss-Airbus über den Schweizer Alpen. Es ist genau diese tolle Swissness, die uns von der Swiss-Werbung immer wieder vermittelt wird.

Die Frage stellt sich nun, wieviel von der immer wieder betonten Eigenständigkeit die Swiss überhaupt noch hat. Der Kranich hat längst nicht nur im Swiss-Management die Führung übernommen; er hat sich bereits in den Pilotensesseln breit gemacht und wird auch im Cockpit immer mehr seine Mentalität einbringen. Da vermag selbst die an die Passagiere verteilte obligate Schweizer Schokolade nicht mehr zu überzeugen. Bleibt zu hoffen, dass der Kranich längerfristig nicht zum Geier mutiert.

Beat Neuenschwander



LAST FLIGHT

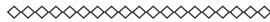
LAST DESTINATION

Paul Zürcher

5. April 1936* – 10. März 2017†

Unser Mitglied Paul Zürcher wurde zu seinem letzten Flug aufgerufen. Leider haben wir kein Foto und verfügen über keine näheren Angaben über ihn.

Die Motorflug-Veteranen werden Paul in ehrendem Andenken bewahren.



Richard Schilliger-Ramsey

11. Januar 1928* – 3. März 2017†

Richard «Richi» Schilliger ist am 3. März 2017 zu seinem letzten Flug gestartet.

Sein Leben war eng mit der Fliegerei verbunden und führte ihn vom Militärpiloten zur Swissair, wo er als

Flugkapitän auf der Boeing 747 pensioniert wurde. Mit seinem fundierten Wissen zur Geschichte der Aviatik und der Swissair hat er vielen Menschen Freude bereitet. So war er massgeblich an der Gestaltung der Abteilung Luftfahrt im Verkehrshaus der Schweiz beteiligt. Richard war eine aufgeschlossene, faszinierende Persönlichkeit und ein sehr lebenswerter Kamerad mit einem immensen historischen Aviatik-Wissen. Eine grosse Aviatik-Gemeinde hat ihm sehr viel zu verdanken. In der Aero Revue 4/2017 hat unser Mitglied Franz Wegmann eine ausführliche Würdigung von Richard Schilliger geschrieben.

Wir werden Richard Schilliger in sehr guter Erinnerung und in ehrendem Andenken behalten.

Armando Baccalà



Jakob Hungerbühler

14. Mai 1918* – 25. Februar 2017†

Am 25. Februar 2017 hat unser Fliegerkamerad Köbi Hungerbühler seinen letzten Flug angetreten. In seiner jungen Berufskarriere als Küchenchef, wurde Jack am 02.09.1939 von der Mobilmachung überrascht.

Er rückte von Oktober 1940 bis Mai 1945 für 4 ½ Jahre in den Militärdienst ein. Die Fliegerei wurde zu seiner grossen Leidenschaft. Am 11. April 1948 beginnt er bei Fluglehrer Fritz Müller die Flugausbildung in Altenrhein. Ende 1948 besteht er das Motorflugbrevet mit Erfolg. Jack gehörte der Motorfluggruppe Zürich während 17 Jahren u.a. als Rundflugpilot an.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Er war ein ganz feiner Kamerad.

Peter Thut





Hans Giger

11. Juni 1914* – 25. Januar 2017†

Unser Doyen der Motorflug-Veteranen hat in seinem 103. Lebensjahr seinen letzten Flug angetreten.

Hans Giger hat seinen beeindruckenden Lebenslauf selber verfasst; sein Neffe las diesen an der Trauerfeier vor. Aus seinem langen Leben ragen etliche markante Punkte heraus.

So hat er u.a. den 2. Weltkrieg während 946 Tagen Aktivdienst erlebt und ist dabei auf Flugzeugen geflogen wie Morane, C-36, Me-109 und darüber hinaus auf Mustang P-51, sowie Venom und Vampire. Er hat dabei 3033 Flugstunden auf 9170 Flügen geleistet.

Seine berufliche Laufbahn führte ihn vom Techniker und Werkpilot über Technischer Chef Flpl Blecherette, Techniker und Werkpilot Flpl Interlaken, Chef Stv Flpl Buochs und Werkpilot, Chef Abteilung Flugmaterial und Werkpilot in der Zentralverwaltung Dübendorf bis zum Direktor BAMF (Bundesamt Militärflugplätze).

Wie in einer SRF-TV-Reportage dargestellt, war Hans Giger auch noch bis in sein hohes Alter mit Computer, Internet und Elektromobilität bestens vertraut. Noch bis kurz vor seinem Ableben hat Hans Giger zahlreiche Beiträge wie «Die Entwicklung der Fliegertruppen seit 1914» und zur Geschichte der schweizerischen Militäraviatik herausgegeben.

Die Motorflug-Veteranen werden ihren Kameraden in gutem und ehrenbarem Andenken behalten.



Willy Saegesser

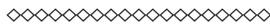
11. Juli 1926* - 30. Januar 2017†

Unser Freund Willy hat uns aus seiner Zeit bei BALAIR einen Artikel als Beitrag für unser Flight-VTR-Bulletin NR 20 vom NOV 2011 zugestellt (siehe : <http://www.mot-flug-veteranen.ch/flightvtr/>). Darin gab er uns Einblick in eine Episode aus seiner fliegerischen Tätigkeit. Wie unser Mitglied Hans Versell zu ergänzen weiss, hat Willy mit ihm zusammen bewegte Zeiten bei BALAIR erlebt, wo neben der Linien- und Charterfliegerei noch als Fluglehrer in FVS-Kursen gearbeitet wurde («Duty Time“... was ist das?). Mit Willy haben wir auch einen liebenswürdigen Kollegen aus der BAZL-Zeit verloren.

Auf seinen Wunsch wurden keine Trauerzirkulare versandt.

Wir werden Willy ein ehrendes Andenke bewahren und ihn in guter Erinnerung behalten.

Armando Baccalà



Paul-Maximilian «Nox» Müller

28. Januar 1940* – 8. Januar 2017†

Die Motorflug-Veteranen wurden vom plötzlichen Hinschied ihres Mitglieds überrascht.

Der Kreis um eine grosse Karriere in der Fliegerei und im Management hat sich damit geschlossen. Als Militär- und Swissairpilot, sowie als Leiter von «swisscontrol», resp. «Skyguide» hat Paul Maximilian Müller Wesentliches zur Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz beigetragen.

Die Motorflug-Veteranen werden Paul Maximilian Müller in guter Erinnerung behalten und sein Andenken wahren.



Rainer Gehring

17. April 1947* – 26. Dezember 2016†

Seine Angehörigen schrieben in der Todesanzeige: «Der Flugplan war schon lange aufgegeben, nun hat er seinen letzten Flug alleine Richtung Horizont angetreten». Auf ausdrücklichen Wunsch von Rainer fand keine Trauerfeier statt. Die Familie hat im engsten Kreis von ihm Abschied genommen. Mit seinem allzu frühen Hinschied haben die Motorflug-Veteranen einen geschätzten Fluglehrer und liebenswürdigen Kollegen verloren. Die Motorflug-Veteranen werden Rainer in ehrendem Andenken bewahren.

Armando Baccalà



Dr. iur. Paul Oswald

4. Mai 1924* – 28. Oktober 2016†

Leider haben wir die Nachricht vom Hinschied unseres Mitglieds mit Verspätung erhalten und haben leider auch kein Foto von Herrn Oswald. Vielen Piloten ist Dr. Oswald sicher noch in Erinnerung von ihrem Theorie-Unterricht, wo als Grundlage für das Fach Luftfahrt-Gesetzgebung Dr. Oswald's Lehrbuch verwendet wurde.

Die Motorflug-Veteranen werden Paul Oswald in würdigem Andenken bewahren.



Wolfgang Brühlhart dit Hulot

28 février 1936* – 15 Décembre 2016†

Entré à l'UeG le 2.12.1957 – décédé en décembre 2016

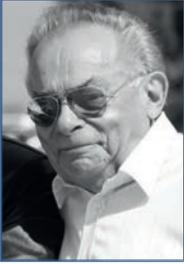
Tu as été mon premier instructeur de vol à Magadino au printemps 1965, sur Bücker Jungmann. De temps en temps, tu nous laissais à un autre moniteur pour aller t'entraîner comme Numéro 3 de la Patrouille Suisse de la première heure. Plus tard, je t'ai retrouvé à l'escadrille d'aviation 1, puis à l'escadrille 17 sur Mirage, puis comme pilote jet de la « Wiget-Air » (Transport aérien de la Confédération). Après ta retraite, tu t'es encore engagé comme moniteur de vol civil à Ecuwillens. Pilote de grand talent, passionné, humoriste bilingue imbattable, tu m'as toujours épaté.

Je t'ai ensuite retrouvé dans le cadre des Vétérans du vol à moteur de l'AeCS. Tu t'es battu pendant 12 ans contre le cancer sans jamais perdre un instant le moral. Tu m'expliquais les progrès impressionnants de la médecine... comme ceux de l'aviation.

Hulot, nous t'exprimons notre profonde reconnaissance pour tout ce que tu as fait pour les ailes suisses et nous nous souviendrons fidèlement de toi. A Dieu.

Christophe Keckeis





Kurt Korrodi

08.02.1930* – 22.10.2016†

Wie wir erst im Nachhinein erfahren haben, ist unser Mitglied Kurt Korrodi überraschend im letzten Oktober verstorben.

Aus seinem Freundeskreis hat uns Herr Martin Aschwanden die nachstehenden Zeilen übermittelt:

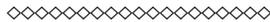
Unser Freund Kurt Korrodi, geboren am 08. Februar 1930, ist nach einem Schwächeanfall am 22. Oktober 2016 überraschend verstorben. So wie wir es uns wohl alle für uns selbst wünschen - friedlich und ohne Schmerzen - um seinen letzten Flug anzutreten.

Er wurde am 02. November 2016 in Kloten in kleinstem Kreis auf dem Friedhof Chloos beigesetzt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren, in ruhigen Minuten seine Jazzsammlung geniessen und im einen oder anderen Fliegerbuch blättern.

Von den Motorflug-Veteranen erinnern sich sicher noch viele an Kurt Korrodi im C-Büro resp. Verkehrsdienst des Flughafens Zürich, wo er immer ein offenes Ohr für die General Aviation hatte. Er war auch ein geschätzter Fluglehrer in der MFGZ und in den Fluglehrer Weiterbildungskursen des BAZL.

Die Motorflug Veteranen werden ihn in guter und ehrender Erinnerung behalten.

Armando Baccalà



Arthur Baumann, (Baumann SA, 1588 Cudrefin)

29 juillet 1924* – 3 octobre 2016†

Les Vétérans du vol à moteur ont dû prendre note du décès de leur membre Arthur Baumann avec un délai de cinq mois.

En manque de sa photo et de son curriculum, nous ne sommes pas en mesure de vous donner plus d'information.

Les VVM garderont sont membre en bonne mémoire.



Kurt «Bimbo» Herzog

16. September 1918* – 17. Mai 2016†

Wir mussten erst im Nachhinein durch das AeCS-Sekretariat vom Hinschied unseres Mitglieds Kurt «Bimbo» Herzog Kenntnis nehmen. Kurt Herzog flog die DC-3, DC-4 und DC-6 und trat 1958 von der Swisair zur Balair über, wo er auch als Direktor amtierte. Eine legendäre Person mit aussergewöhnlicher fliegerischer Karriere.

Die Motorflug-Veteranen werden ihn in ehrender Erinnerung behalten.



B-ECONOMY

P.P.
CH-3612
Steffisburg



DIE POST

Zutreffendes 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 Sconosciuti	Annahme verweigert Refusé Respinto	Verstorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

FlightVTR 31, APR 2017

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:**

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg

E-Mail: aebac@bluewin.ch

Sie können ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für Ihre Mitarbeit.

FlightVTR 31, APR 2017

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:**

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg

e-mail: aebac@bluewin.ch

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

Merci de votre collaboration.