



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



FLIGHT  **VTR**

Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique

Liebe Veteraninnen Liebe Veteranen



In diesem Jahr feiern wir 100 Jahre kommerziellen Luftverkehr in der Schweiz!

An der Generalversammlung in Lausanne hat uns Daniel Ruhier, ein profunder Kenner der Luftfahrtgeschichte, ein spannendes und unterhaltsames Bild-Referat gehalten.

Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern organisiert verschiedene Aktivitäten unter dem Motto «Die Schweiz fliegt» und die Post hat sogar eine Sondermarke herausgegeben!

Es erstaunt immer wieder, welchen rasanten Fortschritt die Luftfahrt in dieser relativ kurzen Zeit gemacht hat. Die Luftfahrt ist zum weltumspannenden und sichersten Transportmittel unserer Zeit geworden. Eine Erfolgsgeschichte sondergleichen!

Wird die Luftfahrt nun Opfer ihres Erfolges?

Wenn man den kürzlich losgetretenen Greta-Klimastreik verfolgt, wird die Luftfahrt nun zum Sündenbock für alles (Klima-) Übel dieser Welt gemacht. «Flugverkehr ist der Klimakiller Nr. 1» so der Slogan. Oft wiederholt, ist diese plakative Aussage für viele umweltbewegte Zeitgenossen zur Gewissheit geworden.

Stimmt das tatsächlich?

Der Flugverkehr ist mit 2–3% an den weltweiten CO₂-Emissionen beteiligt. Natürlich sind nicht nur die unmittelbaren CO₂-Emissionen aus dem verbrannten Kerosin schädlich. Flugzeugtriebwerke stossen zusätzlich noch Wasserdampf, Ozon und Methan – alle drei ebenfalls Treibhausgase – sowie Schwefel und Russpartikel aus. Die Treibhauswirkung all dieser zusätzlichen Emissionen wird ebenso stark eingeschätzt wie die der CO₂-Emissionen allein, ist aber wissenschaftlich nicht abschliessend untersucht.

Klar ist, dass auch der Luftverkehr dem Klima nicht guttut, insbesondere da er sich in der oberen Atmosphäre abspielt, wo die Schadstoffe länger nicht abgebaut werden.

Den Luftverkehr nun aber als Sündenbock für das ganze Klima-Übel darzu-

stellen ist natürlich Unsinn und lenkt von den zahllosen anderen Umweltsündern ab, was von gewissen Kreisen natürlich gewollt ist. Fakten sind dabei lästig und stören das eigene Weltbild oder stehen im Widerspruch zu politischen Absichten; das schönste Urteil ist ja bekanntlich das Vorurteil!

Wer fliegt soll sich gefälligst schämen. «Fly Shame» ist angesagt und zum geflügelten Begriff geworden. Selbst aufgeklärte Zeitgenossen, Politiker und sogar liberale Parteien springen nun auf diesen Zug auf und machen in Aktivismus um den Wählern so kurz vor den Wahlen vermeintlich zu gefallen.

CO₂-Abgabe auf Kerosin, Flugticket-Abgabe, Emissionshandel auch für den Flugverkehr, Technologieverbote, CO₂-Kompensation etc. etc. um nur einige Beispiele zu nennen, die im Parlament zur Debatte stehen werden. Die Parteien werden sich – die kommenden Wahlen vor Augen – mit Vorschlägen gegenseitig übertreffen!

Mit CO₂-Kompensation, Besteuerung von Kerosin und Flugticketabgaben macht man das Fliegen zwar wieder teurer, weniger geflogen wird dadurch aber sicher nicht. Man kann dann aber sein Gewissen wieder beruhigen, da man sich ja bezüglich Emissionen «freigekauft» hat.

Weniger Emissionen entstehen dadurch jedenfalls nicht! Wie heisst es doch so schön: «C'est tellement plus beau lorsque c'est inutile»!

Nicht mit Verboten und Verteufelungen wird unsere Umwelt genesen, sondern mit Innovation. Wir müssen alle Hebel in Bewegung setzen, dass eine Luftfahrt möglich wird, die dem Klima nicht schadet!

So, jetzt habe ich aus meinem Fliegerherzen keine Mördergrube gemacht und mich zugegebenermassen auch ein bisschen polemisch geäussert.

Über die Umwelt und andere Themen zu diskutieren gibt sich am 1. Oktober 2019 anlässlich unseres Herbstausfluges ausgiebig Gelegenheit. Ich freue mich schon darauf.

Die Einladung findet Ihr in der Beilage. Bis dahin gute Zeit!

Euer Präsident
Urs Adam

P.S. Zu den Bildern: es sind Sand-Skulpturen von Richard Wagner und von Ludwig van Beethoven. So stellt man sich einen Veteranen-Präsidenten doch eigentlich vor!

P.P.S. Anmerkung des Redaktors: unser Präsident ist ja auch so bescheiden.



Chers Vétérans féminins et masculins,

Cette année, nous fêtons 100 ans d'aviation commerciale en Suisse.

Lors de l'Assemblée générale à Lausanne, Daniel Ruhier, grand connaisseur de l'histoire de l'aviation, nous a livré un exposé fascinant.

Le Musée des Transports de Lucerne organise diverses activités sur le thème « La Suisse vole » et La Poste a même édité un timbre particulier à cette occasion !

Il est toujours étonnant de constater les progrès qui ont été réalisés en si peu de temps. L'avion est devenu le moyen de transport le plus sûr de notre époque. Une histoire de succès sans égale.

L'aviation est-elle en train de devenir la victime de son succès ?

Si l'on suit la grève du climat de Greta, la petite suédoise, on a l'impression que l'aviation est seule responsable du changement du climat. Le slogan « le trafic aérien est le tueur du climat No 1 ».

A force de lire ceci partout, nos confédérés sensibles à l'environnement finiront par le croire.

Est-ce vraiment juste ?

Le trafic aérien est responsable pour 2–3 % des émissions de CO₂ au monde. Ce ne sont pas seulement les particules de CO₂ résultant de la consommation de kérosène qui polluent. Les réacteurs d'avions rejettent encore de la vapeur d'eau, de l'ozone, du méthane qui contribuent tous les trois à l'effet de serre. Ces émissions sont aussi nuisibles que celles de CO₂, mais tout ceci n'a pas encore été totalement démontré scientifiquement.

Ce qui est certain, c'est que le transport aérien ne fait pas de bien au climat, particulièrement parce qu'il touche les couches supérieures de l'atmosphère.

Faire de ce trafic aérien le bouc émissaire de tous les soucis du climat est évidemment injuste et détourne l'attention de tous les autres péchés contre l'environnement... mais ceci est voulu par certains cercles d'intérêts particuliers.

Les faits sont parfois gênants ou sont en désaccord avec les intentions politiques ; le meilleur jugement est souvent le préjugé.

Que ceux qui volent encore se gênent. « Fly shame » est à la mode. Même des contemporains bien instruits, des politiciens et des partis libéraux suivent ce trend et développent des activités qui sont en rapport avec les prochaines élections.

Taxes CO₂ sur le kérosène, sur les billets d'avions, taxes d'émissions également pour l'aviation, restrictions de technologie, compensation CO₂, etc, etc, sont quelques exemples qui vont être débattus au Parlement. Les partis politiques mèneront des débats et produiront des propositions pour influencer les élections prochaines.

Avec toutes ces mesures, le transport aérien deviendra plus cher sans pour autant diminuer la demande. Mais on pourra se faire une bonne conscience, ayant « payés » ses émissions. Il n'y aura pas moins d'émissions... mais « C'est tellement plus beau lorsque c'est inutile ! »

Ce n'est pas avec des interdictions que notre environnement retrouvera la santé, mais avec l'innovation. Il est urgent de tout mettre en œuvre afin que l'aviation ne nuise plus au climat.

Voilà, je me suis dévoilé comme fana de l'aviation et me suis exprimé avec un brin de polémique !

Nous aurons l'occasion le 1 octobre prochain d'échanger sur l'environnement et d'autres sujets lors de la sortie d'automne. Je me réjouis déjà.

Vous trouverez l'invitation en annexe.

D'ici-là, je vous souhaite tout de bon.

Votre Président : Urs Adam

PS : les images vous montrent des sculptures de Richard Wagner et de Ludwig van Beethoven. C'est un peu comme cela que je m'imagine un Président des Vétérans !

PPS de la rédaction : relevez la modestie de notre Président !

Traduit par Christoph « Pilo » Keckeis



Editorial

Gesunder Menschenverstand

Im Erlebnisbericht von Hans Versell, in welchem er in seinen höchst interessanten Ausführungen über einen epochalen Flug für des Rote Kreuz nach Saudi-Arabien anno 1963 berichtet, veranschaulicht alle Aspekte eines mit Erfolg angewandten «Crew Resource Management» (CRM). Das, obwohl noch niemand darüber sprach.

Die Definition von CRM ist: Das Crew (früher Cockpit) Resource Management-Training (CRM) ist eine Schulung für Luftfahrzeugbesatzungen, welche die nicht-technischen Fertigkeiten schulen und verbessern soll, um Flugunfällen aufgrund menschlichen Versagens vorzubeugen. Dabei geht es um Kooperation, situative Aufmerksamkeit, Führungsverhalten und Entscheidungsfindung sowie die zugehörige Kommunikation. Ein wichtiger Teilbereich des CRM ist die Aufteilung

von Aufgaben und die Absprache darüber, wer welche Aufgaben übernimmt. (Wikipedia)

Zu Beginn meiner fliegerischen Laufbahn 1974 als Co-Pilot im 3-Mann-Cockpit auf der Langstrecke (Fracht) kannte man den Begriff «CRM» auch noch nicht. Zusammenarbeit, Kooperation, Führungsverhalten, Entscheidungsfindung etc. funktionierten durch Vorbildfunktion der erfahrenen Fluglehrer und Kapitäne, durch Disziplin in der Anwendung von Verfahren und vor allem durch gesunden Menschenverstand.

Ab Mitte der Achtzigerjahre wurde CRM in das Ausbildungs- und Refresherprogramm für Besatzungsmitglieder, später auch für alleine fliegende Piloten (Singel Pilot Operation) und

für die Verantwortlichen für Unterhaltsarbeiten am Flugzeug aufgenommen. Funktioniert CRM in der Praxis? Grundsätzlich ja. Seit der Einführung von CRM-Training konnten die Unfälle in der kommerziellen Luftfahrt drastisch reduziert werden. Obwohl tragische Unfälle durch mangelhaftes CRM z.B. Alitalia 404 in Zürich und Air France 447 im Südatlantik als negative Beispiele auffallen. Der gesunde Menschenverstand hilft in jedem Fall. Im täglichen Leben fehlt dieser jedoch öftermal, besonders wenn Überheblichkeit, Starrsinn und Ideologie vor Selbstkritik, Offenheit und gesicherten Tatsachen stehen.

Euer Redaktor Flight-VTR Hans-Peter Graf

Editorial

Une question de bon sens

Le récit d'expérience de Hans Versell, dans lequel il relate un engagement fort intéressant en Arabie Saoudite au profit de la Croix Rouge, indique déjà de manière exemplaire les effets du « Crew Resource Management » (CRM), alors que personne n'en parlait à l'époque.

La définition de CRM est la suivante : le Crew (anciennement Cockpit) Resource Management – Training est une forma-

tion des équipages volants. Elle entraîne les aspects non-techniques afin de mieux éviter les accidents suite à des comportements humains inadéquats. Il s'agit de coopération, d'attention situationnelle, de comportement de conduite, de prise de décision ainsi que de communication adaptée. Un aspect important du CRM est la répartition des tâches ainsi que la discussion ouverte de celles-ci.

Au début de ma carrière aéronautique en 1974, comme copilote d'un équipage à trois au long-courrier de fret, on

ne connaissait pas encore le « CRM ». La collaboration, la coopération, la conduite, les prises de décisions étaient exemplairement démontrées par les instructeurs de vol, les commandants. La discipline dans l'application des procédures et surtout le bon sens faisaient le reste.

Dès le milieu des années 80, le CRM a été inclus dans la formation et les refreshers des équipages. Plus tard, il a été étendu aux pilotes volant seuls (Single Pilot Operation) ainsi qu'au personnel assurant la maintenance des avions.

Est-ce que le CRM a porté ses fruits ?

En général oui. Depuis l'introduction de l'entraînement au CRM, le nombre d'accidents de l'aviation commerciale a nettement diminué. Malheureusement, quelques accidents tragiques sont les conséquences d'un mauvais CRM, comme par exemple Alitalia 404 à Zürich et Air France 447 dans l'Atlantique Sud. Le bon sens commun aide dans tous les cas. Au quotidien, il est parfois absent par manque d'autocritique, de sûreté en soi, de transparence.

Votre rédacteur Flight-VTR Hans-Peter Graf

Traduit par Christoph « Pilo » Keckeis

Die Motorflug-Veteranen trafen sich in Lausanne-Vennes

Generalversammlung im Aquarium-Vivarium Lausanne

Die Motorflug-Veteranen des AeCS würden zur Kategorie der «Weisch no»-Clubs gehören vernahm man hier und dort, als sich die Mitglieder am 30. April hoch über der waadtländischen Hauptstadt zur Generalversammlung einfanden.



L'Aquatis

Von Franz Wegmann

Das Datum erwies sich als Volltreffer, wie Daniel Ruhier vor Beginn des offiziellen Teils in seinem Referat «100 Jahre Schweizer Luftverkehr» festhielt. Der ehemalige Vertreter der Schweiz in der ICAO zeigte spannend auf, wie der Luftverkehr in der Schweiz auf den Tag genau 100 Jahre zuvor

mit einem Postflug begonnen hatte: Robert Ackermann steuerte seinen Haefeli DH-3 am 30. April 1919 von Dübendorf via Oberlindach nach Lausanne und zurück. «Postflug trotz ungünstiger Witterung» wurde dazu in zeitgenössischen Akten vermerkt. Daniel Ruhier zeigte anhand zahlreicher Bilder und Dokumente von 1919, wie Luftverkehr damals funktionierte.

Ist man als Pilot unterwegs, ist man gewohnt, nach draussen zu schauen.

Das ist nicht nur Pflicht (Luftraumüberwachung), sondern auch Genuss (Verschneite Alpengipfel), der das Fliegen so attraktiv macht. Weitblick ist also gefragt. Umso krasser der Unterschied zum Tagungsraum, der im Aquatis, dem grössten Süsswasser-Aquarium-Terrarium Europas, für die Generalversammlung zur Verfügung stand: Hoch über Lausanne trafen sich gut 80 Motorflug-Veteranen, ohne Sicht nach draussen, in einem Raum ohne Fenster! Glücklicherweise sind sie speditiv Leute: die Traktandenliste war schnell abgearbeitet, Vorbehalte gab es keine, alle Anträge des Vorstandes wurden einstimmig angenommen, die Décharge an Kassier und Vorstand problemlos erteilt.

Mit Applaus konnte auch ein neues Mitglied in den Vorstand gewählt werden: Daniel Delmenico engagierte sich als Vertreter der Romands.



Der Vorstand

Hans-Peter Graf (Redaktor), Urs Adam (Präsident), Hansueli Schaffer (Beisitzer), Daniel Delmenico (vice-président « romand »), Pierre Donau (Sekretär), Peter Thut (Vizepräsident und Webmaser), Rolf Rüeegger (Kassier)

Dann ging es zurück ans Licht: an verschiedenen Tischen gruppieren sich die Veteranen zum Mittagessen, nun wieder mit weiter Sicht aus dem grossen Panoramafenster. Gegenüber beobachteten einige Fische durch eine dicke Glasscheibe die Aviatiker, die Freundschaften pflegten, sich einmal mehr dem Thema «Weisch no» widmeten, und sich freuten über den gelungenen Tag. Anschliessend entdeckten zahlreiche Veteranen die geheimnisvolle Unterwasserwelt im Aquatis.

Rencontre des vétérans du vol à moteur de l'AéCS à Lausanne-Vennes

De Franz Wegmann

Les vétérans du vol à moteur de l'AéCS

se sont réunis pour l'assemblée générale au-dessus de la capitale du canton de

Vaud. La date s'est révélée être la fête des 100 ans de l'aviation suisse de transport, comme l'a mentionné Daniel Ruhier avant le début de sa présentation. L'ancien représentant de la Suisse à l'OACI a mis en évidence de manière passionnante comment, il y a 100 ans, le trafic aérien suisse a débuté avec la poste aérienne.

Robert Ackermann pilota son Haefeli DH-3 le 30 Avril 1919 de Dübendorf à Lausanne et retour, via Oberlindach. Malgré le mauvais temps, le vol aéropostal a été mentionné dans les documents contemporains. Daniel Ruhier a présenté, au moyen de nombreuses photos et documents de 1919, comment le trafic aérien fonctionnait autrefois.

Lorsque l'on est pilote en vol, on est habitué à regarder dehors.

Ce n'est pas seulement une obligation (d'observer l'espace aérien), mais aussi un plaisir de contempler les sommets enneigés, qui rend le vol si attractif. De la prévoyance est aussi de rigueur.

L'assemblée générale s'est déroulée à proximité d'AQUATIS, le plus grand aquarium-terrarium d'eau douce d'Europe. Au-dessus de Lausanne se rencontrèrent bien 80 pilotes vétérans, sans vue sur l'extérieure, dans une salle exempte de fenêtres ! Heureusement les conférenciers ont été expéditifs en ce qui concerne l'ordre du jour et l'assemblée



a approuvé, à l'unanimité, tous les points de l'ordre du jour, ainsi que la décharge du comité et du caissier. Sous les applaudissements de l'assemblée, un nouveau membre du comité à la vice-présidence à été accepté (Daniel Delmenico s'est engagé pour représenter les romands et les



tessinois). Après l'assemblée, le retour à la lumière du jour, aux diverses tables se sont groupés les vétérans pour le repas en commun, avec un panorama splendide au travers de larges fenêtres. En face, les vétérans ont pu observer quelques poissons dans un aquarium, tout en soignant l'amitié et se faisant plaisir lors de cette journée réussie. En fin de repas, les vétérans qui le souhaitaient ont pu découvrir le monde secret sous-marin d'AQUATIS.

Traduit par Daniel Delmenico

Mit der DC-4 HB-ILB im Einsatz für das IKRK in Saudi-Arabien

Autor: unser Mitglied Hans Versell

Während eines medizinischen Kurses der REGA für Flugretter und Repatriierungspiloten berichtete der Kurs-Arzt Dr. Schuster von seinem Einsatz auf der arabischen Halbinsel. Sie hätten ein Klimomobil, einen fahrbaren Operationssaal transportiert. Zuerst mit einem der grossen «Globemaster» (Douglas C-124) des MATS nach Riad, der Hauptstadt von Saudi-Arabien. Dann weiter per Lastwagen etwa 1000 km auf z.T. sehr coupierten Wüstenpisten ins jemenitische Kriegsgebiet. Der Flugtransport mit dem US-Military Air Transport Service sei sehr teuer gewesen. Nahe der Grenze zum Jemen bei Najran/Ukhdud richtete das IKRK ein Notspital ein; so zusagen «im Felde» d.h. in der Sand-Wüste von Saudi-Arabien.

Bei Fragen und Diskussionen über dieses Unternehmen sagte ich etwas leichtfertig und ohne weitere Detailkenntnisse: «Das machen wir bei der BALAIR viel billiger»

Die Folge meiner trockenen Bemerkung war, dass die BALAIR vom IKRK einen Transport- Auftrag mit der DC-4 erhielt und mit einer «Enlarged

Crew» auch ausführte. Neben Fachleuten für das Notspital waren Material für den Aufbau des «Wüstenspitals» und zudem noch ein Toyota Geländewagen zu transportieren. Die Zeit, um Vorbereitungen für den Einsatz nach Najran zu treffen war kurz, zudem herrschten damals kriegerische Unruhen im Jemen, da sich auch noch Ägypten militärisch einmischte.

Zur Geografie:

Ganz im Süden der arabischen Halbinsel liegt Aden. Viele Jahre eine britische Basis für militärische und zivile Verbindungen nach Indien und Südafrika. Den Flughafen Aden-Khormaksar kannte ich von meinen früheren Linienflügen her. Mit den DC-3s der britisch/jordanischen Fluggesellschaft Arab Airways (Jerusalem Ltd) war dies unsere längste Tagesstrecke von Amman via Jeddah nach Aden, was 10–11 Flugstunden ergab. Die Küste entlang des Roten Meeres war mir vertraut und damit auch die Lage der Farazan-Inlands und des geplanten Einflugpunkts Gizan/Dschazan für den Weiterflug in Richtung Najran.

Zum Flug:

An einem Samstag Mitte November 1963 starteten wir früh morgens in

Basel mit unserer DC-4 HB-ILB zum IKRK Einsatz auf der arabischen Halbinsel. Vorerst galt es, in Genf noch Material zu laden.



Die aktuellen Flugzeiten mit der BA-LAIR DC-4 (TAS 185kt): Basel-Genf 1h/Genf-Kairo 9:16h/Kairo-Jeddah 4:03h/Jeddah-Najran 2:52h.

Die erste Etappe führte via Tankstopp in Kairo nach Jeddah, einem Vorort von Mekka an der Küste des Roten Meeres. Zu unserer Überraschung empfing uns nach der Ankunft der dort residierende Vertreter der Schweizer Botschaft in Riad. Er lud uns zu unserer Freude gleich zu einem Drink nach Hause ein.

Nun hiess es abwarten. Amerikanische und schwedische UN-Beaver-Piloten sollten uns für den DC-4 Flug grünes Licht geben. Die Schäden der ägyptischen Bomberangriffe seien noch nicht ganz behoben. Wir bekamen auch navigatorische Tipps. So z.B. geografische Skizzen und den Hinweis, dass ein mo-

biler aber schwacher Mittelwellenrundstrahler (NDB) aufgestellt sei, dessen Signale dann aus etwa 50–60 km Distanz mit unserem ADF zu empfangen sein sollten.

Zuversichtlich und neugierig auf das Kommende starteten wir vier Tage später in Jeddah und flogen südlich der Küste entlang Richtung Farasan Islands. Bei Gizan an der Küste war der Einflugpunkt in Richtung Najran (im Google-Earth auch Nedschran genannt). Najran liegt etwa 200 km Inland in einem langen Ost-südost gerichteten Wadi (Tal in der Wüste). Von der Küste her steigt das Gelände steil an zu einem Küstengebirge von etwa 1800 m ü. M hoch und flacht allmählich ins Wüstengebiet ab. Zwei geografische Referenzpunkte, Kamelhöcker ähnliche Bergspitzen und später das NDB halfen uns das Wadi Najran zu finden.

Die Navigation zum Platz und damit das Ausfindig machen der Landepiste war ein kleines Abenteuer. Ein erster Überflug zur Rekognoszierung für die bevorstehende Landung und als Warnung und Hinweis für ein mögliches Empfangskomitee war dringend geboten.

Die grosse Überraschung nach der Landung auf der «Wüstenpiste» war das totale Fehlen jeglicher Infrastruktur. Weder eine Rampe geschweige denn ein Gabel-

stapler standen zur Verfügung. Damals gab es noch keinen «modernen» d.h. ausgebauten Flughafen wie heute, sondern nur eine vom Gestrüpp gerodete und planierte Sandpiste.

Vom lokalen Gebieter, einem Scheich, erfuhren wir, er hätte momentan nur 2 LKWs zur Verfügung. Zudem hätten seine Kameltreiber keine Mühe beim Ausladen, sie würden mit gutem Zureden ihre Kamele niederknien und sitzen lassen. – Das war das Stichwort! Ein Brainstorming unter der Flight Crew und gutes Zureden bei den saudischen Soldaten brachten die geniale Lösung zu unserem weiteren Vorgehen:

Mit Hilfe der Soldaten schoben wir die HB-ILB mit dem Heck voran an einen Gestrüpp Hügel. Die Bugradstrebe befestigten wir mit einem Seil an einem



Traktor. Das nächste Prozedere war das behutsame, langsame Absenken des Hecks. Dazu füllten wir erst die Kabine mit Soldaten, die sich Mann um Mann vorsichtig ins Flugzeugheck begaben bis sich dieses bis zum Boden absenkte. Um das «Sitzen» der DC-4 «safe» zu gestalten, wiesen wir Soldaten an, sich auf das Höhenleitwerk zu setzen, bauten mit den vom Scheich gelieferten langen Brettern eine Rampe und fuhren den Toyota Geländewagen sorgfältig heraus. Damit war unser Transportauftrag erfüllt.



Mit einem der UN-Beaver-Piloten durfte ich anschliessend zum Notspital fliegen und die Anlagen besichtigen. Ein Schweizer Feldweibel erzählte mir dort vom Mangel an Frischwasser. Mit einigen Harassen Mineralwasser in Metallbüchsen, die uns der Chef REGA, Fritz Bühler, für alle Fälle mit auf unseren Wüstenflug gegeben hatte, konnten wir ihm einigermassen aushelfen.

Hans Versell - Neuhaus, ehem. Flight Cpt. DC-3, DC-4, DC-6B und Luftfahrt Inspektor L+A/BAZL

En mission pour le CICR en Arabie-Saoudite avec le DC-4 HB-ILB

Auteur : notre membre Hans Versell

Lors d'un cours médical de la REGA pour les sauveteurs aériens et les pilotes de rapatriements, le médecin Dr. Schuster a parlé de son engagement sur la presqu'île arabique. Ils y avaient transporté une « clinomobile », sorte de salle d'opération mobile. Jusqu'à Riad, capitale de l'Arabie Saoudite, c'est un grand « Globemaster » (Douglas C-124) des MATS qui a assuré le déploiement. Ensuite, les quelque 1000km restants ont été couverts par camion sur des pistes de désert pour atteindre la zone de guerre jéménite. Le transport avec le Military Air Transport Service a coûté très cher. Près de Najran/Ukhdud, en Arabie Saoudite, le CICR avait installé un hôpital d'urgences tout près de la frontière du Yemen.

Lors des questions et de la discussion à la suite de cette conférence, j'ai dit un peu légèrement et sans connaître les détails de l'entreprise : « BALAIR ferait ceci à bien meilleur marché » ! A la suite de cette remarque, BALAIR a reçu du CICR la mission de transporter cet équipement avec un DC-4. Un équipage renforcé a été désigné. Des spécialistes pour l'hôpital de campagne, du matériel pour la construction ainsi

qu'une Toyota 4x4 représentaient la charge. Le temps de préparation de ce transport a été très court. De plus, des conditions de guerre au Yemen compliquaient encore la situation à cause de l'engagement militaire de l'Egypte.

Géographie

Aden se trouve tout au sud de la presqu'île arabique. Depuis de longues années, Aden était une base de départ britannique vers l'Inde et l'Afrique du Sud. Je connaissais l'aéroport Aden-Khormaksar. Avec les DC-3 de la compagnie britannique/jordanienne Arab Airways (Jerusalem Ltd), c'était notre plus long trajet en un jour : de Amman via Jeddah sur Aden, en 10 à 11 heures de vol. Je connaissais bien la côte de la Mer Rouge et les îles Farazan, ainsi que le point d'entrée planifié Gizan/Dschazan pour continuer vers Najran.

Le vol

Un samedi matin de mi-novembre 1963, nous avons décollé de Bâle avec notre DC-4 HB-ILB pour une mission du CICR en Arabie-Saoudite. Premier atterrissage à Genève pour charger du matériel. Les durées de vol avec le DC-4 de BALAIR (TAS 185kt) ont été les suivantes : Bâle-Genève 1h/Genève – Le



*Caire 9 :16h / Le Caire – Jeddah 4 :03h /
Jeddah-Najran 2 :52h.*

La première étape devait nous conduire à Jeddah, dans la banlieue de Mekka, après un arrêt carburant au Caire. A notre grande surprise, l'ambassadeur suisse résident à Riad nous a accueilli et invité chez lui pour un rafraîchissement.

Ensuite, nous avons dû attendre le feu vert pour le DC-4 donné par des pilotes américains et suédois de Beaver volant pour l'ONU. Les dégâts dus aux bombardements égyptiens n'étaient pas encore réparés. Nous avons également reçus des bons conseils pour la navigation, ainsi que des croquis. De plus, un émetteur moyenne fréquence (NDB) devait nous donner ses faibles signaux à environ 50-60km de la destination. Confiants et curieux de la suite du vol, nous avons décollé de Jeddah quatre jours plus tard. Nous avons suivi la côte

en direction des îles Farasan. Au travers de Gizan, nous avons survolé le point d'entrée vers Najran. Najran se trouve à 200km à l'intérieur des terres, dans une vallée orientée est-sud-est. Depuis la côte, le terrain monte fortement vers un plateau à 1800m/M. Derrière, le désert. Deux repères géographiques et plus tard le NDB nous ont aidé à trouver le Wadi Najran. La recherche de la piste fut une véritable aventure. Un premier survol de reconnaissance et pour avertir de notre venue s'imposait. La grande surprise après l'atterrissage fut le manque total d'infrastructure. Aucune rampe, ni aucun Manitou n'existait là.

A l'époque, rien de l'aéroport moderne actuel n'existait ; seule une piste sans arbustes et en sable bien tassé servait d'aérodrome. Le maître local nous annonce alors qu'il n'y a que deux camions à disposition. De plus, ses chameliers se

tenaient prêts à nous aider à décharger l'avion.

Un sérieux brainstorming et des bonnes paroles à l'égard des soldats saoudiens ont montré une solution géniale :

Nous avons poussé l'avion en arrière vers une petite colline. Après avoir rempli la cabine de soldats, nous les avons déplacés vers l'arrière, l'un après l'autre, délicatement, jusqu'à ce que la queue de l'avion s'asseye doucement sur le sol. Pour assurer le coup, d'autres soldats se sont assis sur le stabilisateur de profondeur.

Ensuite, nous avons construit une rampe à l'aide de longues planches ap-

portées par le chef local et roulé la Toyota doucement jusqu'au sol.

Avec l'un des pilotes de Beaver de l'ONU, j'ai pu voler jusqu'à l'hôpital de fortune et visiter les installations. Un sergent-major suisse m'a rapporté le manque dramatique d'eau fraîche.

Grâce à quelques caisses d'eau minérale offertes par le patron de la REGA, Fritz Bühler, pour notre long survol de déserts, nous avons pu aider un petit peu.

Hans Versell-Neuhaus, ancien PIC DC-3, DC-4, DC-6B et inspecteur OFAC

Traduit par Christophe « Pilo » Keckeis

Auf den Punkt gebracht

Neues Kampfflugzeug (NKF): mitreden – aber wie?

Von Beat Neuenschwander



Im Oktober 2108 hat die Luftwaffe auf dem Fliegerschiessplatz Axalp in hervorragender Art der Öffentlichkeit ihre Aufgaben vorgeführt. Solche Präsentationen sind

für flugbegeisterte Zuschauer sehr interessant. Sie sind aber ganz besonders wichtig, um der Bevölkerung die Aufgaben der Luftwaffe praxisnah zu zeigen. Der Steuerzahler soll die Leistungen kennen, die täglich erbracht werden. Er muss auch wissen, welche Aufgaben von der Luftwaffe im Krisen- und Verteidigungsfall erwartet werden können und trainiert werden müssen. Die vielen bereits

vorhandenen Informationen über den Bedarf für ein NKF werden von der Öffentlichkeit leider nur oberflächlich zu Kenntnis genommen. Dann aber, bei der Beschaffung neuer Kampfflugzeuge, sollen alle im Detail mitreden können. Man verlangt, über die Anzahl der Flugzeuge, ja sogar noch die Typenwahl abzustimmen. Die groteske Idee, bei dermassen komplexen und hochtechnischen Systemen mitentscheiden zu wollen, kann an Selbstüberschätzung kaum übertroffen werden. Diese Absicht entspricht jedoch nicht dem Willen der Stimmbürger, sondern ist ein Argument der politischen Gegner. Die Schweizer stimmen in der Regel nüchtern und ausgewogen ab und würden, davon bin ich überzeugt, den Planungsbeschluss VBS gutheissen. Denn niemand will ernsthaft die Versicherung aufgeben, welche ihm ganzheitliche Sicherheit garantiert. Es ist richtig, dass sich Herr und Frau Schweizer zu den zwei strategi-

schen Fragen äussern können: Wollen wir auch in Zukunft einen wirksamen Schutz unseres Luftraums? Was ist uns dieser Schutz Wert? Im Wissen darum, dass damit die Existenz der heutigen Armee verknüpft ist, denn ohne gesicherten Luftraum kann keine Armee ihren Auftrag erfüllen. Bleibt zu hoffen, dass das Parlament dem Bundesratsbeschluss zustimmt. Parteipolitische Profilierungsversuche sind bei solch existenziellen Fragen nicht am Platz und verunsichern die Bevölkerung. Mehr Vertrauen in die Stimmbürger ist angesagt. Man muss aber den Mut aufbringen, ihnen die richtigen strategischen Fragen vorzulegen. 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.

Zu Verkaufen / À vendre

Propeller Doppeldecker Häfeli
Durchmesser: 2,70 m, Schichtholz

Bei der Fliegertruppe im Einsatz:
1917 – 1939

Kontakt: jakob.heller@bluemail.ch



Mise au point

Ayez votre mot à dire – mais comment ?

De Beat Neuenschwander



Nouvel avion de combat (NAC) : En octobre 2018, les Forces aériennes suisses ont présenté leurs tâches au public de manière ex-

cellente sur le champ de tir d'Axalp. De telles présentations sont très intéressantes pour les spectateurs qui sont enthousiastes d'aviation militaire. Mais elles sont particulièrement importantes pour montrer à la population les tâches de l'armée de l'air d'une manière pratique. Le contribuable devrait être au courant des services qui sont fournis quotidiennement. Ils ont également besoin de savoir quelles sont les tâches que l'armée de l'air est censée accomplir dans les situations de crise et de défense et quelles sont celles qui doivent être entraînées.

Malheureusement, le public n'est que superficiellement conscient des nombreuses informations déjà disponibles sur la nécessité d'un NAC. Mais lorsqu'il s'agit d'acheter de nouveaux avions de combat, tout le monde devrait pouvoir avoir son mot à dire dans les

détails. Il y a une demande de vote sur le nombre d'avions et même sur le choix du type d'avion. L'idée de vouloir avoir son mot à dire dans des systèmes aussi complexes et hautement techniques est grotesque. Cependant, cette intention ne correspond pas à la volonté des électeurs, mais est un argument des opposants politiques. En règle générale, le vote suisse est sobre et équilibré, et je suis convaincu qu'ils approuveraient la décision de planification du DDPS. Après tout, personne ne veut sérieusement renoncer à l'assurance qui leur garantit une sécurité totale. Il est vrai que le peuple Suisse peut commenter les deux questions stratégiques : Souhaitons-nous également une protection efficace de notre espace aérien à l'avenir ? Quelle est la valeur de cette protection pour nous ? Sachant que l'existence de l'armée d'aujourd'hui est liée à cela, car aucune armée ne peut remplir sa mission sans un espace aérien sécurisé. Il reste à espérer que le Parlement approuvera la décision du Conseil fédéral. Les tentatives des partis politiques d'attirer l'attention sur ces questions existentielles sont déplacées et déstabilisent la population. Une plus grande confiance dans les électeurs est nécessaire.

Mais nous devons avoir le courage de leur poser les bonnes questions stratégiques.

te l'opinion de l'auteur et ne doit pas à être en accord avec l'attitude de la rédaction.

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

Traduction : Deepl.com

Le contenu de cette chronique reflète

Zitate zu Wahlen und Abstimmungen:

«Lieber viele Köche als gar keinen Brei.»

Stefan Wittlin

Citations concernant les élections et votes :

« La civilisation démocratique est entièrement fondée sur l'exactitude de l'information.

Si le citoyen n'est pas correctement informé, le vote ne veut rien dire. »

Jean-François Revel

Doppelpatrouille Thut

Wahrscheinlich war das ein einmaliger Event und wird es in Zukunft so auch nicht mehr geben! Drei flugbegeisterte Männer – zusammen mit dem flugbegeisterten Sohn des einen – fliegen einen Einsatz in der schweizerischen Luftwaffe!

30 Juli 1987: Start auf dem Flugplatz Dübendorf mit folgendem Auftrag: Navigation entlang einer genau vorgeschriebenen Flugroute, maximale Flughöhe 300 Meter, Angriff einer supponierten feindlichen Einsatzzentrale innerhalb eines sekundengenauen Zeitfensters, Rückflug als Ziel für einen Mirage-Fotoaufklärer. Die Familienangehörigen konnten die Angriffe ihrer Jetpiloten auf den Einsatz KP auf dem Gotschalken-Berg beim Aegerisee live miterleben.

Der Verband wurde von DH-100 Vampire-Pilot Hptm Peter Thut angeführt, seine «Bambini» waren Bruder Paul und Bruder Martin sowie sein Sohn Andreas, alle auf «Hawker Hunter». Das Triebwerk des Vämpis lief knapp unter dem roten Bereich, die Hunter-Piloten hatten weniger Mühe...

Der Flug bleibt unvergessen und lässt die Thut-Fliegerherzen heute noch höher schlagen...

Double-patrouille Thut



Peter als UNO, mit Martin als UNO-SOHN, Paul als DUE mit Andreas als DUE-SOHN

Peter comme UNO, avec Martin comme UNO-SOHN, Paul comme DUE et Andreas comme DUE-SOHN

Probablement, cette situation a été unique et ne se répétera pas de si tôt ! Trois hommes passionnés d'aviation effectuent une mission des Forces aériennes suisses en double-patrouille avec le fils de l'un d'eux.

30 juillet 1987 : Décollage de Dübendorf avec la mission suivante : navigation à basse altitude, hauteur maximale sur sol 300 m, attaque simulée d'une centrale d'engagement ennemie à une heure précise, retour comme plastron pour un Mirage de reconnaissance. La famille a pu suivre l'attaque de ses pilotes de jet sur la centrale d'engagement au Gotschalken-Berg près du lac d'Aegeri.

La formation était conduite par le pilote de DH-100 Vampire Peter Thut, ses « Bambini » étaient son frère Paul et son frère Martin, ainsi que son fils Andreas, tous sur « Hawker-Hunter ». Le réacteur du Vampire tournait à plein régime, les pilotes des Hunter avaient moins de peine ...

Ce vol reste inoubliable et réchauffent encore les cœurs des aviateurs Thut.

Peter Thut

Traductions : Pilo



Die stolze Mutter Dora liess es sich nicht nehmen, zusammen mit ihren drei Piloten-Söhnen und ihrem Piloten-Enkel den historischen Flug zu dokumentieren.

La fière maman Dora s'est fait un plaisir de documenter ce vol historique avec ses trois fils aviateurs et son petit-fils pilote également.



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

Neumitglieder bei den Motorflug-Veteranen des Ae.C.S.

Nouveaux membres des Vétérans du Vol à Moteur de l'Ae.C.S.

An dieser Stelle begrüßen wir die neu zu uns gestossenen 8 Mitglieder und heissen sie herzlich willkommen:

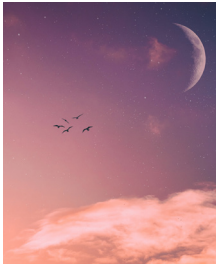
A ce stade, nous souhaitons la bienvenue aux 8 nouveaux membres qui sve sont joints à nous et leur souhaitons la bienvenue :

Bruno Dobler	20.2.2019
Christian Bringer	25.2.2019
Christian Riesen	28.2.2019
Esther Rimensberger	28.2.2019
Reinbert Jaeggi	29.4.2019
Hervé Devillaz	30.4.2019
Pierre Delcourt	20.5.2019
Peter Schneider	04.6.2019

Total 337 Mitglieder (6.7.2019)

Last Flight

Last Destination



Robert Frédéric Vuille-Malcotti

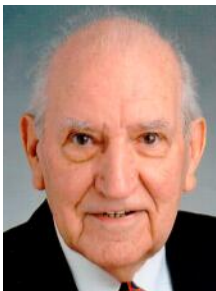
07.02.1926 –
15.08.2018 †

se Chance. Er sagte zum Oberst, er wolle zur Luftwaffe. So wurde er Militärpilot, musste aber hart dafür arbeiten, denn er hatte weder einen «Götti» noch einen «Sponsor» in der Luftwaffe.

Hans Martin Wagener

15.08.1928 – 17.11.2018 †

Nachruf Hans Martin Wagner



Als kleiner Knirps hat sich Hans Martin schon für Flugzeuge interessiert und versuchte mit Papier Modelle zu fertigen. Damals gab

es noch keine zu kaufen und man hätte ja auch kein Geld dafür gehabt.

Hans Martin kam aus einfachen Verhältnissen und wuchs mit einer Schwester und zwei Brüdern auf. Während des Krieges musste er zu Hause und auch bei den Nachbarn zupacken. Mir harter Arbeit und der Unterstützung seines Vorgesetzten schaffte er es bis zum Kommandanten der Fliegerstaffel 17 und zum Major im Generalstab. Während dieser Zeit wollte er nicht heiraten, um im schlimmsten Fall keine Familie zu hinterlassen.

Nach der Militärpiloten-Karriere entschloss er sich nicht für die Swissair, sondern für die Privatwirtschaft. Als Privatpilot flog er seine eigenen Flugzeuge, zuletzt noch die Beechcraft Debonair HB-EIT.

Bei der Aushebung zum Militär hatte Hans Glück, denn er bestand alle Tests mit besten Noten. Das war seine gros-

Grety Wagner-Tüscher

Edouard Vuille

29.06.1925 – 14.12.2018 †



C'était un amoureux d'aviation et malgré les difficultés qui ont jalonné son parcours, il n'a pas perdu sa motivation. Toujours très

fier de faire mieux au simulateur que les « petits jeunes » comme il les appelait. Voler et encore voler, telle était sa vie et sa passion. Extrêmement conscient de ses responsabilités, il a mené sa carrière avec beaucoup de volonté et de ténacité.

Swissair, Balair, Crossair, Sata, Air Algérie, Cameroun Airlines, ... voici les companies qui ont eu la chance de le connaître. Par chance, je veux dire qu'il était fiable, sérieux et que rien ne devait être laissé au hasard, Tout était méticuleusement planifié. En tant que père, je me rappelle avec quel plaisir mon frère et moi jouions avec lui. Nous faire sauter sur ses genoux, jouer à la balle et courir très vite, plonger et nager très longtemps sous l'eau ; nous adorions ça.

Pour ses petits-enfants, c'était le bonheur de jouer au foot dans le jardin avec un grand-père qui plongeait encore dans les buts à passé 80 ans.

Nous étions tous très fier de lui et avons eu de la chance d'avoir un mari, un père et un grand-père aimant. Bon vent cher Papa, nous ne t'oublierons pas.

Anne Christine Delaloye-Vuille

Walter Herrmann

08.11.1944 – 26.12.2018 †



Zur Erinnerung an Walter Herrmann

Walter Herrmann war ein Tüftler und interessiert an Motoren und

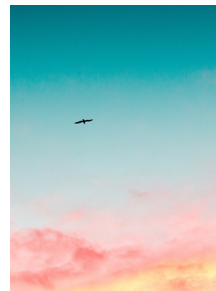
Technik, an Elektronik und Computern. Kein Wunder war sein grösstes Hobby die Fliegerei. Schon als zwanzigjähriger machte er das Flugbrevet. Seine Familie verbrachte unzählige Wochenenden auf dem Flugplatz in Lommis, während Walter flog oder den Flugdienst leitete. Wir erinnern uns an die vielen Clubausflüge «flyaways» ins Ausland, die er organisierte. Wenn er zum Beilspiel mit seiner Moonay die Nordseeinsel Helgoland mit der Ansage «Hotel-Bravo-Delta-Foxtrott-Papa» anflug, begrüßten ihn die Fluglotsen bereits schon in der Luft mit: «Na, sind Sie es, Herr Herrmann?»

Walter war ein Mitglied der Haltergemeinschaft einer Mooney und steuerte mit seinen Fliegerkollegen immer wieder entfernte Ziele an, sei es im hohen Norden oder im warmen Süden in Osten und Westen. Zu den letzten Highlights zählen die Lofoten, Island und Färöer.

Walter kannte auch schwere Wegstappen in seinem Leben; zwei schwere Unfälle mit dem Flugzeug konnte und wollte er nicht auf die leichte Schulter nehmen. Auch seine Krankheit, die im Mai 17 ausgebrochen ist, zwang ihn zum Umdenken. Auch wenn ihm, der nie Nein zur Verantwortung sagen konnte, das nicht leichtgefallen

ist. Die ärztliche Kunst war, wie wir erleben mussten, machtlos. Doch er blieb ein zufriedener Mensch, selbst in schweren Zeiten immer positiv denkend.

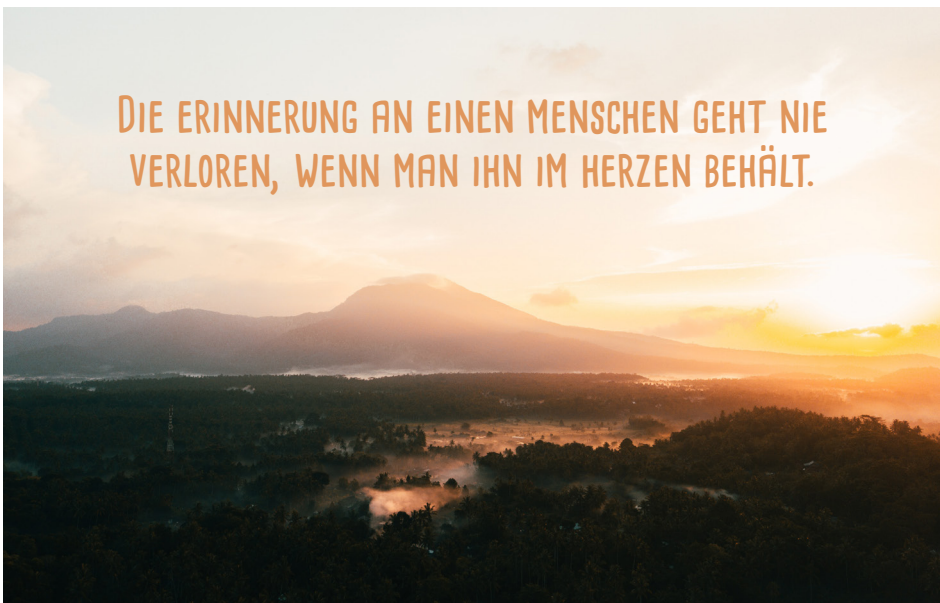
Yvonne Hermann



Edmond Guyaz

1927 – 13.03.2019 †

**DIE ERINNERUNG AN EINEN MENSCHEN GEHT NIE
VERLOREN, WENN MAN IHN IM HERZEN BEHÄLT.**



B-ECONOMY

P.P.

CH-3037

Herrenschwanden



DIE POST 

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il caso					
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A déménagé: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di respedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Verstorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

FlightVTR 35, August 2019

das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge deine Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflug-veteranen.

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
E-Mail: hp.graf@gcav.ch

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für deine Mitarbeit.

FlightVTR 35, août 2019

Le bulletin des VVM

Les membres recrutent des membres!

Persuade tes 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 tes suggestions ou histoires à la rédaction :

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
e-mail : hp.graf@gcav.ch

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

Merci de ta précieuse collaboration.