



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**

Periodisches Informationsblatt  
Bulletin d'information périodique

Nr. 29 – APR 2016



## Das Wort des Präsidenten

Meine Damen und Herren, liebe Mitglieder,  
Die Dritte Dimension ist die Domäne der Aviatik, die sich weltweit mit Riesenschritten weiterentwickelt. Diese stete Weiterentwicklung sowohl der Luft- wie der Raumfahrt ist faszinierend und bewundernswert.

Im «SkyNews.ch Nr. 2, Februar 2016», stand:  
«2015 war das sicherste Jahr der kommerziellen Luftfahrt überhaupt!»

Das beinhaltet Sicherheit im Luftraum, welcher von unzähligen Luftfahrzeugen permanent und immer intensiver benutzt wird. Die aktuelle Situation kann jederzeit verfolgt werden auf:

[www.flightradar24.com](http://www.flightradar24.com).

Damit ist im Flugbetrieb, trotz mannigfaltiger Automation, zusammen mit der Flugverkehrsleitung, der Pilot in letzter Konsequenz für die dauernde Überwachung der Systeme zur Gewährung der Flugsicherheit verantwortlich.

Mit stetig zunehmendem Luftverkehr wird die Thematik indessen noch komplexer und vielschichtiger. Das bedeutet, dass in der Pilotenausbildung, nebst dem fliegerischen Handwerk, insbesondere dieser grossen Herausforderung als kompetenter Systemoperator Rechnung getragen wird.

Unser Vereins-Vorstand hatte in den letzten Monaten viele Aufgaben zu bewältigen sowie die Planungen für 2016 vorzunehmen. Im Mitgliederbereich hatten wir einige Fluktuationen zu verzeichnen, welche sich für eine «Veteranenvereinigung» in normalem Rahmen bewegen.

So heissen wir schon an dieser Stelle alle neuen Mitglieder in unseren Reihen herzlich willkommen!

Mit Genugtuung stellen wir fest, dass die AEROSUISSE eine neue Ausbildungsbroschüre «Ich lerne aviatisch» (Umfang 56 Seiten) herausgegeben hat. Diese kann über die Website [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch) bestellt werden.

Seit meiner frühen Jugendzeit habe ich mich regelmässig sportlich betätigt. Ich habe verschiedene Mannschaftsportarten sowie Einzelsportarten betrieben. Nach den Olympischen Spielen in Grenoble von 1968 habe ich mich dem Langlauf verschrieben. In den frühen 70er Jahren wurde ich an der damaligen ETS Magglingen zum Armeesportleiter ausgebildet.

Der Sport hat mich während meiner Aktivzeit als Pilot in der Luftwaffe stets begleitet und dafür gesorgt, dass ich mich auch heute noch regelmässig bewege – Langlauf ist gerade für ältere Menschen eine ideale körperliche Tätigkeit, welche ich sehr empfehlen kann.

An dieser Stelle möchte ich Ihnen Peter Brotschi, Lehrer / Aviatikjournalist und Kantonsrat aus Grenchen vorstellen. Seit kurzer Zeit ist er Mitglied der MFV und engagiert sich seit Jahren für unsere Luftfahrt.

In der letzten Gastkolumne von «SkyView» hat er eine interessante These vertreten, die mich als ehemaligen Segelflieger und Sportler angesprochen hat.

Er postuliert, dass die jungen Menschen möglichst früh mit der fliegerischen Ausbildung beginnen müssten. Dabei schlägt er vor, dass der

Segelflug dringend ins Programm von Jugend+Sport (J+S) des Bundes gehört, wie das Segeln auf Wasser, das bei J+S Tradition ist.

Dieser Vorstoss ist zu unterstützen, ergibt sich daraus doch eine weitere Möglichkeit zur Förderung unseres fliegerischen Nachwuchses. Es ist zu hoffen, dass der Bund dieses Postulat rasch umsetzt.

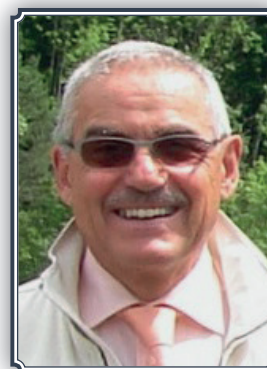
Eine herausragende fliegerische Leistung hat anfangs Januar die 53-jährige britische Flugpionierin Tracey Curtis-Taylor mit ihrem Doppeldecker vom Typ «Boeing Stearman» aus dem Jahr 1942 erbracht – sie landete nach einer 21'000 km langen Reise in Sydney, nachdem sie am 1. Oktober 2015 in Farnborough gestartet war!

Als ehemaliger Bucker-Pilot bin ich von dieser Leistung sehr beeindruckt, ist die «Stearman» doch auch ein Doppeldecker mit offenem Cockpit. Abschliessend möchte ich noch einige Gedanken darlegen, die mich im Zusammenhang mit Begegnungen und Kontakten mit unseren älteren Mitgliedern beschäftigen, welche täglich mit Altersbeschwerden, oder Krankheiten konfrontiert sind. Wir denken an Euch und wünschen guten Mut und Zuversicht im Alltag.

Unter unseren Veteranen gibt es aber auch einige, die noch aktiv und leidenschaftlich ihren «Pilotentraum» leben und sich voll in diesem Bereich engagieren.

Ich freue mich auf unsere nächste Begegnung und verbleibe mit herzlichem Veteranengruss.

Euer Präsident  
Ueli Aeschlimann



### ***Le Mot du président***

*Mesdames et Messieurs, Chers membres,  
La troisième dimension est le domaine de l'aviation, qui évolue à pas de géant dans le monde entier. Cette évolution continue à la fois dans l'air comme l'espace est fascinante et admirable.*

La revue « SkyNews.ch N° 2 Février 2016 » mentionne que «2015 a été l'année la plus sûre de l'aviation commerciale ».Cela inclut la sécurité dans l'espace aérien qui est occupé de façon permanente et toujours plus intense par d'innombrables avions. La situation actuelle peut être suivie sur: [www.flightradar24.com](http://www.flightradar24.com).

Malgré l'automatisation diversifiée, ainsi que le contrôle du trafic aérien, le pilote reste, en fin de compte, responsable pour la surveillance continue du système et la sécurité de l'aviation.

Avec une croissance soutenue du transport aérien, la question s'avère encore plus complexe et multiforme. Cela signifie, que dans la formation des pilotes, en plus de l'opération aérienne, un grand défi intervient en particulier dans prise en compte de l'opérateur du système compétent. Le comité de notre association a accompli, ces derniers mois, de nombreuses tâches et établit la planification pour l'année 2016. Nous avons enregistré dans le domaine des membres quelques fluctuations, qui peuvent être considérées tout à fait normales pour une «association de vétérans».

Nous saluons d'ores et déjà tous les nouveaux membres qui ont rejoints nos rangs en leur souhaitant une cordiale bienvenue.

C'est avec satisfaction que nous avons pris connaissance que AERO-SUISSE a publié une nouvelle brochure intitulée «J'apprends l'aviation» (56 pages).

Celle-ci peut être commandée sur le site [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch).

J'ai pratiqué régulièrement du sport depuis ma jeunesse. Je me suis engagé dans différents sports d'équipe et de sports individuels. Après les Jeux Olympiques de Grenoble en 1968, je me suis consacré à la pratique du ski de fond. Au début des années 70, j'ai été formé en tant que chef des activités sportives de l'armée à l'ancienne ETS de Macolin. Le sport m'a accompagné tout au long de ma carrière de pilote dans l'armée de l'air et veillé à ce que je bouge encore régulièrement en pratiquant le ski de fond qui constitue une activité physique idéale pour les personnes âgées ; je la recommande vivement.

Je voudrais vous présenter maintenant Peter Brotschi, enseignant / journaliste aéronautique et conseiller d'état de Granges. Il a rejoint récemment les membres de notre association et s'est engagé depuis des années pour l'aéronautique suisse.

Il a présenté une thèse intéressante dernièrement dans le courrier des lecteurs de la revue « Sky View » qui m'a touché en tant qu'ancien pilote de planeur et sportif.

Il propose que les jeunes commencent le plus tôt possible la formation de pilote. Il suggère d'incorporer de toute urgence le vol à voile dans le programme de Jeunesse et Sport (J+S) de même façon que la pratique de la voile sur l'eau qui fait déjà partie des activités traditionnelles J+S de la confédération. Ce postulat doit être soutenu car il constitue encore une autre manière de promouvoir la relève de notre jeunesse aéronautique. Il est à espérer que les services concernés de la confédération mettent rapidement en vigueur ce postulat.

Une performance de vol exceptionnelle a eu lieu au début janvier par la pionnière de l'aviation britannique Tracey Curtis Taylor, âgée de 53 ans, aux commandes du biplan de type «Boeing Stearman» construit en 1942. Elle a atterri après un long voyage de 21.000 km à Sydney après avoir décollé le 1er Octobre 2015 de Farnborough!

En tant qu'ancien pilote de Bücker, je suis très impressionné par cette performance, car le «Stearman» est également un biplan à cockpit ouvert.

Enfin, je voudrais partager quelques pensées qui me préoccupent dans le cadre des réunions et des contacts avec nos membres les plus âgés qui sont confrontés quotidiennement à des troubles ou des maladies dus à l'âge. Nous pensons à vous tous et vous souhaitons beaucoup de courage et de confiance dans la vie de tous les jours.

Il y a aussi, parmi nos vétérans, certains qui vivent encore passionnément leur «Pilot Dream» en étant pleinement engagés dans ce domaine. Je me réjouis de notre prochaine rencontre et vous salue bien cordialement.

Votre président  
Ueli Aeschlimann

## Editorial

Aufgrund von Reaktionen und Zuschriften auf einige der letzten Ausgaben unseres Flight-VTR-Bulletins, stellt sich mir die Frage:

Was ist eigentlich der Sinn eines Vereins-Bulletins?

Man denkt dabei als erstes an ein Informationsblatt des Vereins, dessen Mitglied man ist. Darin sollten Informationen über das aktuelle Vereinsleben, über dessen Anlässe und Termine enthalten sein. Es dürften aber auch interessante Beiträge aus dem Bereich Aviatik oder vielleicht auch aus der Astronautik sein.

Dürfen aber auch persönliche Meinungen des Präsidenten und von Vorstandsmitgliedern enthalten sein? Was und wieviel an persönlichen Meinungen dürfen auch Mitglieder im Vereins-Bulletin publizieren? Ja, ist gar ein «Hyde-Park-Corner» mit persönlichen Meinungen und Gegen-Meinungen eine gewünschte Plattform?

Für Letzteres gibt es bereits genügend Foren im Netz, wie

[www.flightforum.ch](http://www.flightforum.ch)

[www.flugzeugforum.de](http://www.flugzeugforum.de)

[www.aviator.at/li/l\\_foren.htm](http://www.aviator.at/li/l_foren.htm)

welche sich besonders aviatischen Themen widmen und wo gebloggt werden kann, was das Zeug hält.

Wenn ich diese Foren durchstöbere, stimme ich Friedrich Wilhelm Nietzsche zu: «Tatsachen gibt es nicht, nur Interpretationen».

Trotzdem, so meine ich, bereichern Eure Beiträge immer wieder unser Vereins-Bulletin, wie auch in der vorliegenden Ausgabe. Dafür danke ich Euch.

Aus dem aktuellen Weltgeschehen ziehe ich Bilanz, dass die Evolution immer stattfindet; will heissen, dass dies sowohl im Makrokosmos und im Mikrokosmos, wie auch im «persönlichen Kosmos», zutrifft. Dabei stellt sich die Frage: Wo stehen wir eigentlich? Wo hört der eine Kosmos auf, wo beginnt der andere? Auch wenn ich die Antwort bis zu meinem Verfalldatum nicht geben kann, lebe ich gut damit. Schliesslich bewirkt mein Editorial kaum einen Schmetterlingseffekt, welcher in der

Chaostheorie eine wesentliche Weichenstellung auslöst. Deshalb kann ich sachlich feststellen, dass nicht jeder Muslim ein Terrorist ist, aber in letzter Zeit ist jeder Terrorist ein Muslim.

Es gilt doch, wie in meinem letzten Editorial u.a. erwähnt: «Wer nicht handelt, der wird behandelt». Somit ist eigentlich Handlungsbedarf angesagt. Aber aus der Geschichte hat der Mensch scheinbar noch nie gelernt.

### Administratives:

Unser Vorstand hat beschlossen, dass die **GV-Protokolle**, der **Jahresbericht** des Präsidenten und das **Mitgliederverzeichnis** nur noch auf unserer Website publiziert und ab sofort nicht mehr im FlightVTR veröffentlicht werden. Mitglieder ohne Internet-Anschluss können diese Dokumente jedoch jederzeit beim Präsidenten oder bei einem anderen Vorstandsmitglied in gedruckter Form anfordern.

Begründung: Diese administrativen Informationen machen als gedruckte Beilage im Flight-VTR keinen Sinn, zudem spart diese Massnahme Papier. Zur Erinnerung: unsere Website [www.mot-flug-veteranen.ch](http://www.mot-flug-veteranen.ch) ist im geschützten Bereich mit Benutzernamen «Ramy» und Kennwort «Gilbert» zugänglich.

Dort sind die folgenden Informationen verfügbar:

- ▶ Mitgliederverzeichnis
- ▶ Neumitglieder
- ▶ In Memoriam
- ▶ Protokolle
- ▶ Archiv

Im Übrigen haben uns Mitglieder schon den Vorschlag gemacht, das FlightVTR-Bulletin auch nur noch auf unserer Website zu publizieren. Da bin ich jedoch dagegen, weil es doch praktischer ist, das Bulletin in die Tasche zu stecken, überall mitzunehmen und lesen zu können, ohne immer auf ein Smartphone oder anderen Bildschirm in einem WIFI-Bereich

schauen zu müssen. Schlussendlich dürfen unsere Mitglieder auch noch eine Gegenleistung für ihren Mitgliederbeitrag erwarten.

### Ausblick

Erneut steht mit dem Frühling ein neues Sommerhalbjahr vor der Tür. Der Volksspruch «Alles neu macht der Mai» symbolisiert auch, dass die Natur neues Leben hervorbringt und damit auch uns Menschen neue Hoffnung und Energie vermittelt.

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme an unserer **Generalversammlung** vom **24.05.2016** im Verkehrshaus Luzern, sowie an unserem **Herbstausflug** vom **22.09.2016** im Fliegermuseum in Payerne.

Mit den besten Frühlingsgrüssen und auf ein Wiedersehen in alter Frische!

Euer Redaktor  
Armando Baccalà

### Editorial

*A la suite des réactions et des lettres suscitées par certains des derniers numéros de nos bulletins FlightVTR, je me pose la question suivante: Quelle est en fait la signification d'un bulletin d'association?*

*On pense d'abord à un bulletin d'information du groupement dont l'on est membre. Il devrait contenir des informations sur la vie actuelle du club, les futurs événements et les rendez-vous. Cependant, il devrait être également le reflet de contributions intéressantes dans le domaine de l'aviation, ou peut-être même aussi de l'astronautique.*

*Devrait-il aussi pouvoir contenir les opinions personnelles du président et des membres du comité? Quels genres d'opinions personnelles de la part des membres pourraient faire l'objet d'une publication? Une sorte*



*ohne Worte – sans paroles*

*de «Hyde Park Corner» avec des avis personnels et des contre-avis serait-elle une plate-forme souhaitée?*

*Pour ces derniers, il y a déjà beaucoup de forums sur le net, comme [www.flightforum.ch](http://www.flightforum.ch)*

*[www.flugzeugforum.de](http://www.flugzeugforum.de)*

*[www.aviator.at/li/l/\\_foren.htm](http://www.aviator.at/li/l/_foren.htm)*

*qui se consacrent en particulier aux thèmes de l'aéronautique et qui peuvent être « bloqué ».*

*Quand je parcours ces forums, je suis d'accord avec Friedrich Wilhelm Nietzsche: «Les faits n'existent pas, seulement les interprétations.»*

*Néanmoins, je pense, que vos contributions enrichissent toujours notre bulletin, telles que celles contenues dans la présente édition. Je vous en remercie.*

*Des événements mondiaux actuels, je tire le bilan que l'évolution a toujours lieu; ce qui signifie que, cette fois, le macrocosme et le microcosme, ainsi que le «cosmos personnel», sont également touchés. Cela soulève la question: où sommes-nous vraiment? Où s'arrête un cosmos où débute l'autre? Bien que je ne puisse pas donner la réponse jusqu'à ma date d'expiration, je m'en accommode bien. Enfin, mon éditorial ne provoquera qu'à peine un effet papillon, capable de déclencher un changement de la théorie du chaos. Par conséquent, je ne peux pas affirmer objectivement que chaque musulman est un terroriste, mais au vu des récents événements, chaque terroriste est un musulman.*

*Mon dernier éditorial mentionne: «Qui n'agit pas sera dominé.» Ainsi, une action s'avère indispensable dans ce domaine. Mais l'histoire démontre que l'homme n'a apparemment jamais appris.*

### Administration

*Notre comité a décidé que les **procès-verbaux de l'AG**, le **rapport annuel** du président et la **liste des membres** seront publiés dorénavant uniquement sur notre site et plus dans le FlightVTR. Toutefois, les membres sans accès à Internet peuvent demander au Président ou un autre membre du comité une copie papier de ces documents.*

Ces informations administratives n'ont en fait pas leur place dans le bulletin FlightVTR ; d'autre part, cette procédure contribue à une économie substantielle de papier.

Rappel: [www.mot-flug-veteranen.ch](http://www.mot-flug-veteranen.ch) notre site est accessible dans la zone protégée avec le nom d'utilisateur «Ramy» et mot de passe «Gilbert».

Les informations suivantes y sont disponibles:

- ▶ Liste des membres
- ▶ Nom des nouveaux membres
- ▶ In Memoriam
- ▶ Procès-verbaux
- ▶ Archives

D'autre part, certains membres ont déjà fait la suggestion de publier aussi le FlightVTR sur notre site. Cependant, je ne suis pas favorable à une telle solution car il est plus commode pouvoir emporter le Bulletin dans sa poche et être en mesure de lire partout sans avoir à toujours consulter un smartphone ou un autre écran dans une zone WIFI. Enfin, nos membres ont tout de même droit à une contre prestation à leur cotisation.

### **Perspective**

Le printemps annonce à nouveau que nous sommes à la porte d'une nouvelle saison d'été. Le dicton populaire «douches d'avril apportent des fleurs en mai» symbolise aussi que la nature se renouvelle et que nous les humains pourrions bénéficier d'un nouvel espoir et d'énergie accrue. Nous espérons une participation active à notre **assemblée générale du 24/05/2016** au Musée des Transports à Lucerne et à notre **excursion d'automne du 22/09/2016** au Musée de l'aviation à Payerne.

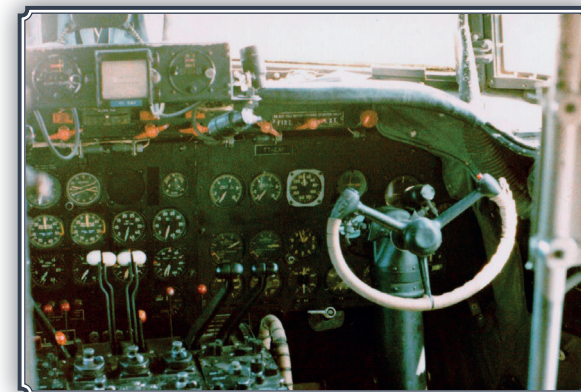
Avec mes meilleures salutations printanières et un au revoir pas trop lointain

Votre rédacteur  
Armando Baccalà

## **Voler le DC-4 pour le CICR au Tchad en 1978**

par Hans-Peter Graf, membre du comité des VVM.

En mars 1978, le CICR (Comité International de la Croix-Rouge) a établi une présence permanente au Tchad pour répondre aux besoins générés par le conflit armé qui opposait le gouvernement au Front de libération du Tchad (FROLINAT).



Des équipes opérationnelles étaient basées à N'Djamena, Faya-Largeau, Bardaï, Abéché et Moundou.

Le mandat comprenait le transport de vivres de la base d'N'Djamena à destinations des territoires du nord contrôlés par les rebelles armés du FROLINAT. Le transport ne pouvait se faire que par les airs car le transport routier était trop risqué et trop long.

À l'époque, AIR TCHAD exploitait entre autre un DC-4 basé à N'Djamena. L'avion était opéré par des pilotes français (retraités d'AIR FRANCE) et maintenu par UTA.

Le FROLINAT n'acceptait pas que des pilotes français (ennemis) pilotent l'avion de ravitaillement au-dessus de « leur » territoire. Par conséquent, le CICR se trouvait dans l'obligation de trouver des pilotes « neutres », ayant une qualification DC-4.

Par chance, le CICR tombe sur Jean-Claude Rudaz, chef de TRANSVA-LAIR à Sion et toujours en possession d'une qualification DC-4, reliquat de son activité de chef pilote chez AIR CONGO. Jean-Claude Rudaz n'hésite pas à accepter la demande de la Croix-Rouge et se met à repérer des « volontaires » parmi ses copilotes et mécaniciens navigants. Henri Lambiel, mécanicien navigant à cette époque et moi-même nous

nous lançons dans l'aventure. Cela représente pour nous une occasion exceptionnelle, non seulement de piloter un avion d'une célèbre époque, mais en même temps de pouvoir participer à une mission de la Croix-Rouge.

Le jour même de notre arrivée à N'Djamena, nous nous retrouvons assis dans la salle de conférence d'AIR TCHAD avec Jacques, notre instructeur et chef-pilote DC-4 devant le tableau noir, nous expliquant en bref les données techniques du DC-4 :

4 moteurs Pratt & Whitney à double étoiles et 1450 chevaux par moteur.  
Poids max: 33'000 kg, charge max: 6'000 kg.

Vitesse de croisière : 180 kts TAS.

Nous calculons rapidement un plan de charge. Ensuite, Jacques nous amène à l'avion pour effectuer le check extérieur en nous disant : « Faites attention au niveau d'huile dans les moteurs, ça consomme un peu ».

Avant de monter dans le cockpit, Jacques nous explique la tactique de vol à appliquer: « Après le décollage, vous devez monter à la verticale du terrain jusqu'à 9'000 pieds. Ensuite, vous maintenez au moins 9'000 pieds jusqu'à la destination pour ensuite descendre en spirale jusqu'à l'atterrissage ».

À notre question « Pourquoi tout cela ? », il nous répond avec une mine sérieuse: « Les rebelles sont armés de missiles portables SAM 7 et ont l'habitude de tirer sur les avions même s'ils sont marqués d'une croix

rouge sous les ailes et sur le fuselage. De plus, seuls les aéroports dans un rayon d'environ 8 km sont plus ou moins sécurisés. La bonne nouvelle est que les SAM 7 ne montent pas plus haut que 7000 pieds environ ».

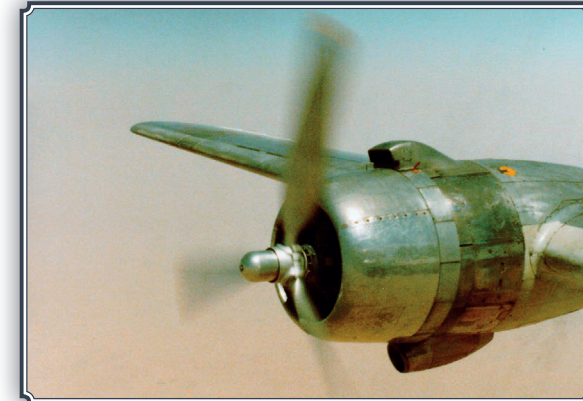


Nous montons finalement l'escalier et nous entrons dans l'avion juste derrière le cockpit. Ma première impression s'avère positive et surprenante à la fois. Dans le cockpit, tous les instruments et radios sont en parfait

état et datent de l'année de construction de l'appareil soit 1946 (comme moi). À l'entrée du cockpit, sur la gauche, j'aperçois un tonneau d'environ 100 litres avec une pompe à main et un sélecteur 1-2-3-4. Jacques nous explique qu'il s'agit d'un réservoir d'huile moteur utilisé autrefois pendant les longues traversées atlantiques Paris – Shannon – Gander – New York au service d'AIR France.

En suivant les instructions de Jacques, Henri fait démarrer les moteurs les uns après les autres et un son formidable retentit dans le cockpit remarquablement spacieux.

Après que Jean-Claude ait effectué ses tours de piste avec des atterrissages parfaits, c'est mon tour. À la vitesse de rotation, je tire gentiment le manche et l'avion se met à monter avec ses moteurs à plein régime avec une incidence positive d'environ 5° et un taux de montée de moins de 1000 pieds/minute. L'avion réagit avec un certain retard à mes mouvements de manche et demande beaucoup de finesse à la manipulation des manettes de pression



d'admission afin de maintenir une vitesse d'approche définie. Le tout, suivi d'un atterrissage plutôt dur pour la première fois.

Après avoir effectué trois tours de piste chacun, avec Henri manipulant les manettes de pression d'admission, tours d'hélices et mixtures avec précision, Jacques nous donne notre attestation de compétences DC-4 en nous disant : « C'est bon, vous pouvez le voler ».

Etonné, j'accepte ma qualification comme copilote DC-4. Probablement l'une des plus courtes de l'histoire de l'aviation moderne.

Le lendemain, au petit déjeuner, je rencontre un pilote suisse qui me dit qu'il vole sur un Piper bimoteur pour la Croix-Rouge. Il me montre des photos de l'épave d'un avion abattu par un missile SAM 7.

Nous nous rendons à l'aéroport pour notre première mission et j'essaie d'écarter les images sombres de ma tête. Jean-Claude et Henri ne parlent pas beaucoup non plus.

Notre destination est Faya-Largeau ce matin. 6 tonnes de farine sont à bord et la température sous le soleil tapant est déjà montée au-dessus des 30°. Henri met la puissance de décollage en réglant précisément les paramètres des 4 moteurs qui produisent un son puissant et des vibrations sensibles, et il annonce « take-off-power set ». Jean-Claude lâche alors les freins et l'avion se met à accélérer. Lentement, très lentement on s'approche de la vitesse de rotation puis on quitte le sol et l'avion monte à un taux de 500 pieds/minute.

Comme durant l'instruction, nous faisons des 360° à la verticale de la piste. Après une vingtaine de minutes nous avons atteint notre altitude de croisière de 9'000 pieds et nous prenons le cap de notre destination. Henri règle ses manettes pour obtenir la puissance de croisière, les hélices sont ajustées et synchronisées produisant un ronronnement agréable. Il ne nous reste qu'à naviguer au cap et à la montre, car l'aérodrome de destination manque de balises de navigation ce jour.

La piste non goudronnée de Faya-Largeau est à peine repérable dans le désert. Nous descendons en spirale avec Jean-Claude aux commandes et notre première mission au service du CICR se termine par un atterrissage en douceur.

Hans-Peter Graf, GRAF CONSULTING

www.gcav.ch

## Kennzeichen «HB»



**Als Piloten werden wir immer wieder gefragt: «Was bedeutet das Kennzeichen HB vor der Immatriculation am Flugzeugrumpf und auf den Flügeln?».**

von Peter Thut, Vizepräsident MFV

Das online Lexikon Wikipedia schreibt unter anderem folgendes:

Vor 1932 bestand das Kennzeichen von Schweizer Luftfahrzeugen aus dem Hoheitszeichen CH (für «Confœderatio Helvetica»), gefolgt von einer Zahl. Mit dem Beitritt der Schweiz zum überarbeiteten Luftfahrtabkommen von Paris wurde der Schweiz das Hoheitszeichen «HB» zugewiesen.

Der Grund, weshalb der Schweiz an der Washingtoner Konferenz von 1927 das Rufzeichen HB zugewiesen wurde, ist nicht überliefert. Die Vermutung liegt nahe, dass die Schweiz einen Buchstabenblock mit H wie Helvetia gewünscht hat, als zweitbeste Wahl, nachdem das in anderen Bereichen übliche CH nicht möglich war, da dieses im Buchstabenblock von Kanada lag. Weder wird im Vertrag die Zuordnung begründet, noch erklärt die Botschaft des Bundesrats die Entscheidung.

## Legenden und Erklärungsversuche

Eine Blockierung von CH durch Chile hat es nicht gegeben, da im Washingtoner Radiotelegraphievertrag von 1927 der Buchstabenblock CF



bis CK Kanada zugeordnet wurde, welches als Hoheitszeichen CF wählte. Aus dem ihm zugeteilten Block CA bis CE wählte Chile das Hoheitszeichen CC.

Eine andere Erklärung lautet, dass HB für «Helvetischer Bund» stehe, jedoch gab es nie eine Vereinigung mit dieser Bezeichnung. Die Übersetzung von «Confœderatio Helvetica» mit «Helvetischer Bund» ist historisch nicht haltbar, da die lateinische Bezeichnung 1848 gleichzeitig mit dem deutschen Namen «Schweizerische Eidgenossenschaft» eingeführt wurde. Darüber hinaus ist es nicht plausibel, dass sich die vier-sprachige Schweiz als Hoheitszeichen eine deutsche Bezeichnung gibt. Nach einer Notwasserung eines Swissair-Flugzeugs im Juni 1954 im Ärmelkanal wurde scherzhaft verbreitet, dass HB als Gedächtnisstütze für die Piloten diene und für «hesch Bänzin?» (hast Du Benzin?) stehe.

Hier noch eine Auswahl weiterer Verwendungen des Kürzels «HB»:

- ▶ Chevrolet HB, ein PKW-Modell aus den 1930er Jahren
- ▶ Evangelische Kirche Helvetischen Bekenntnisses in Österreich
- ▶ Hämoglobin, der Blutfarbstoff (meist als Hb abgekürzt)
- ▶ Hansestadt Bremen
- ▶ Harderbahn, das Kürzel einer Standseilbahn in der Schweiz
- ▶ Härtegrad (Bleistift) mittel, die Härte einer Bleistiftmine
- ▶ Hauptbahnhof, in der Schweiz
- ▶ HB (Band), eine finnische Symphonic-Metal-Band
- ▶ HB (Zigarettenmarke)
- ▶ Hochbegabung, weit überdurchschnittliche geistige Begabung
- ▶ Hofbräuhaus am Platzl in München (Bayern)
- ▶ Staatliches Hofbräuhaus, die Initialen für die Münchner Brauerei Hofbräu
- ▶ Halunkenbande, deutsches Hip-Hop-Label

Interessant zu wissen ist, dass das WIKIPEDIA Lexikon das Know-Kow der weltweiten Leserschaft zusätzlich ausnützt. D.H. die Einträge der Lexikon-Gelehrten kann durch weitere Informationen / Definitionen ergänzt werden. Was hier in einigen Fällen offensichtlich geschah.

## Im Archiv gefunden – Trouvé dans les archives



Unser ehemaliges Mitglied, Dr. Hans Hafner (\*16.06.1936, †23.01.2012; siehe VTR-Bulletin Nr. 21/2012), hier als Miliz-Pilot vor seinem Hunter, mit einer «Bewaffnung», welche sicher nie eingesetzt wurde noch dass sie als lufttüchtig zertifiziert worden wäre.

Für einen Spass war Hans Hafner immer zu haben.

*Notre ancien membre, le Dr Hans Hafner ( \* 16/06/1936, † 23.01.2012; voir VTR Bulletin n° 21/2012 ), ici en tant que pilote de milice devant son Hunter, avec un «armement», qui n'a certainement jamais été utilisé ni homologué en état de navigabilité. Hans Hafner était toujours disponible pour faire des plaisanteries.*



Unser Ehrenmitglied Beat Neuenschwander hat im Januar die Broschüre



## «Die Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz von 2005 bis 2014»

im Eigenverlag herausgegeben.

Der Inhalt besteht aus einer übersichtlichen Zusammenfassung aus verschiedenen Quellen und Statistiken, wie man sie so kompakt sonst nirgends findet. (Format A4)

Aus seinem Vorwort zitiere ich:

«Bei der Beurteilung des Stellenwertes und speziell auch bei der Entwicklung unserer Luft-

fahrt werden zum Teil emotionale Argumente beigezogen, die einer sachlichen Diskussion nicht dienen. Faktenbezogene Aussagen können dabei helfen, Falschinterpretationen ins richtige Licht zu rücken.

Aus diesem Grund sah ich mich veranlasst, mit dieser Arbeit, aus vielen vorhandenen Einzeldaten und Jahreskennzahlen, eine faktenbasierte 10-Jahres Betrachtung zu erstellen. Dabei wurde auf die Entwicklung in den einzelnen Sparten der Allgemeinen Luftfahrt vertiefter eingegangen, da dieser Bereich oft zu wenig zur Kenntnis genommen wird, obwohl primär aus deren Sparten, namentlich aus Motor- und Segelflug, das grösste Nachwuchspotential für Berufspiloten hervorgeht.»

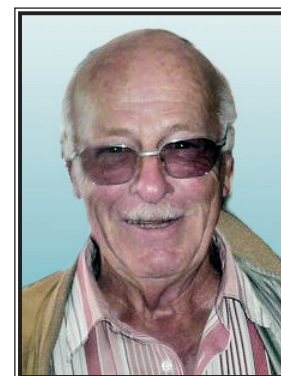
Der Inhalt gliedert sich wie folgt:

1. Entwicklung der Pilotenlizenzen von 2003 bis 2014
2. Entwicklung des Luftfahrzeugbestandes 2003 bis 2014
3. Entwicklung der Flugbewegungen von 2005 bis 2014
4. Entwicklung der Passagierzahlen von 2005 bis 2014
5. Entwicklung der Unternehmen von 2005 bis 2014
6. Entwicklung der Flugschulen von 2005 bis 2014
7. Entwicklung der Immissionen von 2003 bis 2014
8. Zusammenfassung: Kernaussagen, Faktenblatt

Für Bestellungen bitte Couvert C4 mit Zustelladresse und CHF 20.–/Ex. an: Beat Neuenschwander, Impasse des Cerisiers 25, 1585 Bellerive

# LAST FLIGHT

# LAST DESTINATION



## Heinz Kammermann

Ist am 17. Februar 2016 im Alter von 82 Jahren verstorben.

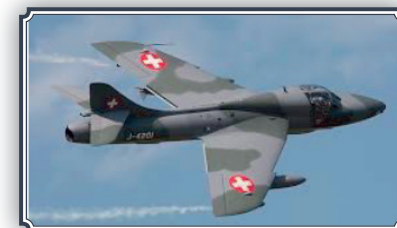
Heinz wuchs im Bernbiet auf, machte eine Mechanikerlehre und absolvierte 1953 die Ausbildung zum Militärpiloten. Als Miliz Staffelpilot flog er Morane, Vampire, Venom und Hunter. In der Swissair begann er 1956 als Copilot auf der DC-3, flog dann DC-6, Coronado, DC-8, DC-9 und wurde 1991 als DC-10

Kapitän pensioniert. Eine Bilderbuch-Karriere ohne schwerwiegende Vorfälle. Abgesehen von einer Motorenpanne bei einem Flug im Militär mit der Pilatus P-2 mit Notlandung auf dem Aletschgletscher. Eine fliegerische Meisterleistung; auch sein Passagier stieg ohne einen Kratzer aus!

Heinz war aber nicht nur ein hervorragender Pilot, er war auch ein engagierter Familienmensch und treuer Kamerad, stets hilfsbereit und mit ansteckendem Optimismus. Unvergessen bleiben sein Humor und seine Grosszügigkeit.

Seine drei Kinder haben mit den folgenden Zeilen Abschied genommen:

*Der Flugkapitän und Militärpilot hat seinen letzten 'take off' vollzogen auf dem Flug Richtung Himmelsbogen. Papi, schalte doch die Landescheinwerfer ein, dann ist unsere Trauer klein. Immer wenn wir dann nach oben 'spienzeln', sehen wir Dich beim 'Schmunzeln'.*



Wir Motorflugveteranen werden Heinz ein ehrendes Andenken bewahren.

Peter Thut

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

## **FlightVTR 29, APR 2016**

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](http://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](mailto:aebac@bluewin.ch)

Sie können ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für Ihre Mitarbeit.

## **FlightVTR 29, APR 2016**

*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](http://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](mailto:aebac@bluewin.ch)

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

*Merci de votre collaboration.*