



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. 27 - April 2015 / avril 2015

Das Wort des Vizepräsidenten

Meine Damen und Herren, liebe Mitglieder,



Ich muss Ihnen leider mitteilen, dass unser Präsident Christophe Keckeis aus gesundheitlichen Gründen sein Amt nicht mehr wahrnehmen kann.

Er hat den Vorstand gebeten, an der nächsten GV einen Nachfolger vorzuschlagen.

Am 24. Februar 2015 hat der Vorstand der MFV entschieden, die Geschäfte unserer Vereinigung, unter meiner Leitung als Vizepräsident, weiterzuführen. Wir wünschen Pilo an dieser

Stelle gute und vollständige Genesung.

Unter Berücksichtigung dieser speziellen Situation und in Absprache mit unserem Präsidenten, habe ich mich entschlossen, das Präsidium der MFV für maximal 3 Jahre zu übernehmen, falls ich an der nächsten Generalversammlung gewählt werde.

2014 war ein Jahr der Gegensätze für unsere Luftfahrt. Nachdem im Frühling die Gripen-Beschaffung vom Schweizervolk abgelehnt wurde, hat unser Land im Spätsommer ein wahres Volksfest der AIR14, der Hundertjahr-Feier unserer Luftwaffe, erlebt.

Man war einerseits begeistert von der Militäraviatik, aber verweigerte gleichzeitig die dringend notwendigen, modernen Mittel für die Sicherstellung einer zeitgemässen und effizienten Aufgabenerfüllung für unser Land. Diese Tatsache hat uns alle sehr enttäuscht, weil mit Unwahrheiten, unsachlichen Argumenten und der Unterstützung von linker Seite, die längerfristig sogar unsere Armee abschaffen will, gefochten wurde. Ich mache mir grosse Sorgen um die Zukunft unseres Landes – die Salamtaktik gewisser politischer Kreise geht weiter: die Petition, die verhindern soll, dass wir mit dem Rüstungsprogramm 2015 israelische Drohnen beschaffen können.

Die Sicherheit unseres Landes wird längerfristig in Frage gestellt, wenn man uns die Mittel, die es dazu braucht nicht zugesteht.

Die Ermordung des russischen Regimekritikers, Boris Nemtsov, hat gezeigt, dass man keine Andersdenkende toleriert – man schaltet sie ganz einfach auf brutale und Weise aus, wie schon viele zuvor auch.

Dieses Verbrechen zeigt, dass im XXI. Jahrhundert gewisse Länder von demokratischen Strukturen, wie wir sie bei uns kennen, noch weit entfernt sind.

Die internationalen, diplomatischen Bemühungen zeigen auch, dass Frieden und Sicherheit in vielen Ländern dieser Welt fehlen. Man muss zur Kenntnis nehmen, dass die kriegerischen Auseinandersetzungen weltweit stark zugenommen haben.

Daraus lässt sich ableiten, dass die Armee und auch die Luftwaffe derart erneuert werden muss, dass sie den Herausforderungen der Zukunft gewachsen sind. Neben den Strukturen braucht es auch die Mittel dazu.

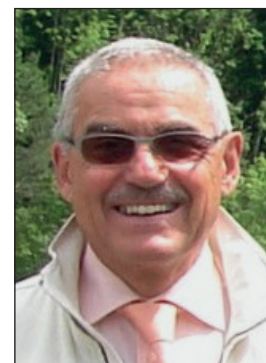
Wie sie alle wissen, bemüht sich der Vorstand seit Jahren aus den Reihen unserer Mitglieder geeigneten Nachwuchs zu finden, um eine Überalterung zu verhindern. Ich bin gerne bereit, mit Interessierten zu sprechen.

Mit den besten Wünschen für einen guten Sommer. Wir bleiben trotz den aufziehenden Gewitterwolken auf Kurs.

Euer Vizepräsident
Ueli Aeschlimann

Le Mot du Vice-président

Mesdames et Messieurs, Chers membres,



Je dois vous informer que notre président Christophe Keckeis, n'est plus en mesure, pour des raisons de santé, d'exercer ses fonctions à partir de maintenant. Il a prié le comité de présenter un successeur à la prochaine AG.

Par conséquent, le comité des VVM a décidé, en date du 24 février 2015, que le traitement des affaires sera dorénavant effectué, dans les meilleures conditions possibles, sous ma direction en tant que vice-président. Nous saisissons cette occasion pour souhaiter à Pilo nos meilleurs vœux pour un

prompt et complet rétablissement.

Après avoir considéré cette situation particulière et d'entente avec notre président, j'ai pris la décision de reprendre la présidence des VVM pour une durée maximale de 3 ans, dans le cas d'une élection à la prochaine Assemblée Générale.

2014 a été une année de contrastes pour notre aviation. Après que l'acquisition des Gripen ait été rejetée par le peuple suisse au printemps, notre pays a vécu, à la fin de l'été, une fête grandiose avec AIR14 et la célébration du centenaire de nos forces aériennes.

On a été enthousiasmé d'un côté par l'aviation militaire, mais, d'un autre on a refusé les mêmes moyens modernes nécessaires en urgence pour assurer une performance contemporaine et efficace des tâches de notre pays. Cette situation nous a très déçus parce que des mensonges,

des arguments non pertinents et le soutien de la gauche, et même sur le long terme, le souhait de démanteler l'armée ont été avancés dans le débat.

Je suis très préoccupé par l'avenir de notre pays – la tactique du sâ-lami de certains milieux politiques continue: une pétition est lancée pour empêcher l'acquisition de drones israéliens avec le programme d'armement 2015.

La sécurité de notre pays est mise en question à long terme si les res-sources nécessaires pour ce faire ne nous sont pas accordées.

Le assassinat du dissident russe Boris Nemtsov montre que l'on ne to-lère pas la différence dans la pensée – on passe facilement à un mode brutal, comme aussi pour beaucoup de personnes avant lui.

Ce crime montre, qu'au XXI. siècle, certains pays se trouvent en-core très éloignés des structures démocratiques, telles que nous les connaissons chez nous.

Les efforts diplomatiques internationaux mettent aussi en évidence que la paix et la sécurité manquent dans de nombreux pays. Il faut se rallier à l'évidence que les hostilités ont considérablement augmentée dans le monde entier.

Ceci nous amène à la déduction qu'il faut que l'armée et les forces aé-riennes doivent être renouvelées de manière à pouvoir relever les défis de l'avenir. En plus des structures, on a aussi besoin de moyens pour accomplir cette tâche.

Comme vous le savez, le comité s'efforce, depuis des années, d'assurer la relève de ses membres parmi les effectifs de notre association. Ce n'est pas seulement pour des questions de vieillissement de l'équipe, mais surtout pour créer de bonnes conditions pour la relève de la pro-chaine génération de l'aviation suisse. Je me tiens volontiers à disposi-tion pour en discuter avec les membres intéressés

Avec mes meilleurs vœux pour un bel été. Nous restons sur le bon cap malgré les nuages qui se profilent à l'horizon.

*Votre Vice-président
Ueli Aeschlimann*

Editorial

Beim Durchsehen von Fotos auf unserer Website www.mot-flug-veteranen.ch, z.B. von unserer letzten GV in Meiringen oder von unserem Herbstausflug in Ste-Croix, können Sie eine erfreuliche Feststellung machen: Wie zahlreich unsere Mitglieder immer wieder aus allen Ecken der Schweiz den weiten Weg auf sich nehmen um sich mit Fliegerkame-raden zu treffen. Und tatsächlich: Freude herrscht!

Weiter Erfreuliches kann ich auch betreffend Textbeiträge vermelden, welche mir unsere Mitglieder zur Publikation im VTR-Bulletin zu-senden. Herzlichen Dank! Alle un-sere Mitglieder können sich dazu animieren lassen, mir ihre Bei-trags-Artikel von allgemeinem In-teresse aus der Aviatik zuzustellen. In Zeiten von Blogs ist es ja Gang und Gäbe, seine Meinung jeder-zeit spontan kund zu tun.

Apropos:

Da hat sich doch kürzlich ein Freund geäußert, dass er sich nicht mehr auf Facebook oder Twitter «outen» mochte. Er hat sich

Editorial

En parcourant les photos sur notre site web (www.mot-flug-veteranen.ch), par exemple, de notre dernière assemblée gé-nérale à Meiringen ou de notre voyage d'automne à Ste-Croix, vous pouvez faire une constata-tion positive: beaucoup de nos membres de tous les coins de la Suisse effectuent un long voyage afin de rencontrer à nouveau d'autres camarades aviateurs. Que du bonheur!

Il est également très satisfaisant de recevoir régulièrement des textes de la part de nos membres pour publication dans le Bulletin VTR. Merci beaucoup! Tous nos membres peuvent ainsi se motiver pour me délivrer leurs articles d'in-térêt général de l'aviation.

Au temps des « blogs », c'est une pratique courante de faire part spontanément de ses opinions ou de manifester son état d'esprit.

A propos:

Un ami a exprimé récemment qu'il ne voulait plus surfer sur Face-book ou Twitter. Il a donc décidé de descendre tous les jours dans

deshalb entschieden, jeden Tag auf die Strasse runterzugehen und nach dem gleichen Prinzip direkt den Passanten anzuvertrauen was er gegessen hat, wie er sich fühle, was er am Vorabend gemacht habe, was er in diesem Moment mache und was er danach zu tun gedenke. Er gebe ihnen auch Fotos von seiner Frau, seiner Tochter, von seinem Hund und von sich selber während der Gartenarbeit oder im Bastelraum...

Er höre auch den Gesprächen der Leute zu und sage ihnen «I like!» Und das funktioniere: er habe schon 3 Personen, welche ihm folgen (Followers): 2 Polizisten und ein Psychiater...

Themenwechsel

Nun, es ist schon sehr viel darüber geschrieben worden; aber dennoch, mit dem absolut schlimmsten «worst case scenario» ist es besonders für uns Piloten wohl der schrecklichste Albtraum, vom Cockpit ausgeschlossen zu sein, nichts mehr machen zu können als zuwarten zu müssen bis ein mutmasslich völlig Irrer das Flugzeug in einen Berg hineinsteuert. Blanker Horror, welchen es zu

la rue et de confier directement aux passants, sur le même principe, ce qu'il a mangé, comment il se sentait, ce qu'il a fait la veille, de ce qu'il faisait en ce moment et ce qu'il allait faire ensuite. Il leur a aussi donné des photos de sa femme, de sa fille, de son chien et de soi-même effectuant du jardinage ou du bricolage ... Il y écoutait aussi les conversations des gens en leur disant »I like »!» Et cela fonctionnait: il y avait déjà trois personnes qui le suivaient (followers): deux policiers et un psychiatre ...

Changement de sujet

Il a été déjà beaucoup écrit à ce sujet ; mais, avec le pire scénario, pour nous pilotes, et probablement le cauchemar le plus horrible d'être exclu de l'habitacle que pour être en mesure de rien faire de plus que d'avoir à attendre qu'un présumé fou furieux fracasse l'avion dans une montagne. Horreur, qui s'applique à faire face donc aux questions légitimes auxquelles il faut répondre sur la sélection, le dépistage, les certificats médicaux et ,dans ce cas, le très discutabile « secret médical ». Je considère,

bewältigen gilt! Berechtigte Fragen sind zu klären über Selektion, Screenings, Aero-Medical-Certificates und in diesem Fall das äusserst fragwürdige «Arzt-Geheimnis». Hier halte ich es seit meiner Zeit als Prüfungs-Sachverständiger und Fluglehrer so: In der Fliegerei gilt im Zweifelsfall «in dubio pro reo» absolut nicht!

Es bleibt zu hoffen, dass so etwas nie wieder passiert. Die Fassungsllosigkeit und die Trauer bleiben.

Administratives:

Zur Kosteneinsparung wird das vorliegende Bulletin, sowie die Einladung zu unserer GV vom 12.05.2015 und das Protokoll der GV vom letzten Jahr etwas schlanker gehalten. Mit dem gleichen Sparziel erfolgt Ihre Anmeldung zur nächsten GV mittels Direktzahlung, so dass Sie sich und Ihre Begleitung einfach mit dem beiliegenden Einzahlungsschein anmelden können.

Ausblick:

Der optimistische Spruch «Die Hoffnung stirbt zuletzt» ist wohl ein Mittel zum Selbstschutz und Überlebenswillen. Vor einem neuen

en tant qu'expert aux examens et instructeur, que le doute n'a pas de raison d'être dans l'aviation : « in dubio pro reo » (jamais en cas de doute).: Nous pouvons seulement espérer que cela ne se reproduise pas. Le désarroi et la douleur demeurent.

Administratif:

Afin de réduire les coûts, le présent Bulletin, l'invitation à notre Assemblée Générale du 12.05.2015 et le PV de la dernière assemblée générale sont plus concis. Avec le même objectif d'économies, votre inscription à la prochaine assemblée générale annuelle se fait au moyen du bulletin de versement ci-joint, de sorte que vous pouvez facilement vous annoncer avec vos éventuels accompagnants.

Perspectives:

Le slogan optimiste « l'espoir meurt en dernier » est probablement un moyen d'instincts d'autodéfense et de survie. Avant un nouveau semestre d'été, que le printemps réussisse une fois encore à élever vos esprits et donner de l'espoir pour un meilleur avenir empreint d'une nouvelle énergie.

Sommersemester gelingt es dem Frühling doch immer wieder neue Lebensgeister zu wecken und der Hoffnung auf eine bessere Zukunft neue Energie zu verleihen.

In diesem Sinn wünsche ich Euch einen linden Frühling und eine schöne Sommerzeit.

Wir freuen uns, möglichst zahlreiche Mitglieder an unserer GV und an unserem Herbstausflug bei guter Gesundheit zu treffen.

Euer Redaktor
Armando Baccalà



Früher war alles besser...

Es begann mit einem Telefonanruf an Silvester 1973. Ich hatte mein B/IFR (heute CPL/IR) eine Woche zuvor mit gerade mal 24 IFR-Flugstunden auf einer SF 260 (einmotorig) mit dem Luftamt-Experten Fritz Hügli abgeschlossen, als mich ein Monsieur Rudaz, Gründer der neuen Fluggesellschaft TRANSVALAIR in Sion, fragte, ob ich Interesse hätte, bei ihm als Copilot auf einer CL-44 anzufangen.

Ich hatte, fragte jedoch nach, was eine CL-44 sei und was für Destinationen angefliegen würden. Die Antwort war kurz und bündig: «Die CL-44 ist ein Frachtflugzeug für die Langstrecke mit 4 Turboprop-Triebwerken, 95 Tonnen schwer. Wir werden weltweit ab Europa Frachtflüge durchführen und der Umschulungskurs beginnt am 3. Januar 1974 in Stansted».

Auf meine Frage, ob er wisse, dass ich erst 390 Flugstunden auf einmotorigen Kolbenflugzeugen hätte und dass ich erst seit einer Woche im

En ce sens, je vous souhaite un printemps doux et un été radieux.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà de rencontrer de nombreux membres à notre Assemblée Générale du 05.12.2015 et à notre sortie d'automne du 03/09/2015.

Votre rédacteur
Armando Baccalà

Besitz einer B-IFR Lizenz sei, antwortete er: «Wir fliegen am 2. Januar 1974 um 18.00 Uhr ab Basel nach Stansted. Sind Sie dabei?»

Ich war dabei.



Es ist der 23. September 1978 als das Telefon klingelt. John Unwin, der Dispatcher der TRANSVALAIR meldet sich mit seinem britischen Akzent und gibt mir meinen Einsatz

durch: «am 25. September Positioning mit Air France Genf - Paris - Dakar. Crew: First Officer Gallus Bammert, Flight Engineer André Goepfert, Navigator Copping. Am 27.09.1978 Departure Dakar 18.00 UTC mit HB-IEN als AF 3528 nach Rio, Zollabfertigung, dann weiter nach Belo Horizonte. Fracht: Zuchtrinder».

Er gibt mir noch die weiteren Destinationen meiner dritten Rotation als frischgebackener, erst 32-jähriger und jüngster Captain der TRANSVALAIR durch und wünscht mir einen guten Flug.

André, Copping und ich liegen am Strand des Hotels «Le Meridien» in Dakar und wissen bereits, dass unser Flugzeug morgen ca. 4 Stunden Verspätung haben wird. Wir können unseren Aufenthalt im Hotel, welches von Le Corbusier designed wurde, noch bis morgen Abend geniessen. Mit der DC-8 Besatzung der Swissair haben wir uns für den Ausgang am Abend verabredet. Da steigt Gallus humpelnd aus dem Wasser. In seinem grossen Zeh stecken zahlreiche Seeigelstacheln. Eine hilfsbereite Swissair-Hostess beteiligt sich an unseren Bemühungen, die Stacheln aus Gallus' Zeh zu operieren. Dauernd brechen diese ab und die Spitzen bleiben tief im Fleisch stecken. Der Zeh schwillt an und ich mache mir Sorgen um meinen First Officer, ob er wohl bis morgen fit genug zum Flugdienst sein wird. Da kommt ein «Garçon» auf uns zu und erklärt: «ça ne marchera pas!» Er empfiehlt uns, ein Baguette in Milch zu

tränken, die Masse mit Verbandstoff am Zeh zu fixieren und den Fuss über Nacht ruhig zu halten. Genau das tun wir auch, Gallus bleibt (vermutlich) im Zimmer, wir geniessen den Abend mit der Swissair-Crew.

Es ist am späten Vormittag vor unserem Abflug nach Rio, da klopfe ich an Gallus' Zimmertür. Er empfängt mich ausgeruht und gut gelaunt, sein Zeh ist zwar aufgeweicht, die Stacheln stecken jetzt in der noch feuchten Brotmasse.

Wir sind seit zwei Stunden mit Callsign Air France 3528 unterwegs im Step-Climb auf FL240 und fliegen das von unserem Navigator Copping errechnete Heading. Unsere TAS beträgt 340 Knoten, der Himmel ist seit unserem Start in Dakar um 2200 UTC noch klar. Copping hat eben seinen ersten «Star-shot» mit dem Sextanten durchgeführt und gibt unsere Abweichung von der Route bekannt: «we are 5 nm right of track, our ground speed is 365 knots». Die CL-44 ist nur mit VOR und ADF Empfängern ausgerüstet und braucht somit für unsere Südatlantik-Querung zwingend einen Navigator mit seinem Sextanten. Die Kollegen, die uns 10'000ft höher in ihren B707 und DC8 überholen, haben schon Trägheitsnavigation (INS). Unsere CL-44 ist wohl 100 Knoten langsamer, braucht jedoch 50% weniger Fuel für dieselbe Distanz. Bei uns wird voraussichtlich nächstes Jahr Omega-Navigation Einzug halten und den Navigator arbeitslos machen. Schade eigentlich. In ein paar Jahren wird man wohl auch den Flight Engineer streichen. Mit wem sollen wir dann auf den langen Flügen jassen? Egal, wir sind noch zu viert im Cockpit, der Loadmaster liegt hinten im «Crew-Bunk» und schläft. Er wird sich sicher gut um unsere «Fluggäste» kümmern. Die Rinder stehen einzeln in eigens dafür konstruierten Containern, nur die Köpfe sind sichtbar. Sie kriegen während der langen Reise von Paris über Dakar und Rio nach Belo-Horizonte nur sehr wenig Nahrung und Wasser. André, welcher «Fuel Transfer completed» meldet, überwacht ständig «seine» Triebwerke und passt diese der Flughöhe und der Temperatur an. Gallus lässt den Autopiloten fliegen und ich versuche mit HF, Recife zu kontaktieren. Wir nähern uns der Innertropischen Konvergenzzone und haben das Wetterradar laufen. Gallus passt den Kurs laufend an,

um die Kumulonimbus-Wolken, welche hier auf über 15'000m wachsen, zu umfliegen. Copping notiert die Kurswechsel und errechnet mangels sichtbarer Sterne jeweils die Korrekturen um den Grosskreiskurs Richtung Salvador VOR einzuhalten. Wir kommen in Reichweite des VOR Salvador und sind genau auf Kurs. Copping hat einen perfekten Job gemacht! Gallus legt in Rio eine perfekte Landung hin. Mittlerweile scheint die Sonne und unsere Müdigkeit ist nach 9:30 Stunden Flugzeit wie weggeblasen.



Seit zwei Stunden warten wir schon an der prallen Sonne auf den Veterinär, welcher uns mit seiner Unterschrift den Weiterflug nach Belo-Horizonte ermöglichen soll. Wir versuchen alles, um

die Temperatur von gefühlten 50°C in der Kabine nicht noch höher steigen zu lassen, haben den Swing-Tail geöffnet und erfolglos eine Klimatisierung bestellt. Mittlerweile liegen drei Rinder tot in ihren Containern. Kein Wunder bei der Hitze! Meine Wut über diesen Zustand erreicht ihren Höhepunkt als der Veterinär endlich in Form einer unfreundlichen Frau mit Gefolge auftaucht. Sie zeigt uns ihre Kompetenz damit, dass sie erkennt, dass sich drei tote Kühe an Bord befinden und uns den Weiterflug verbieten will. Scharf weise ich sie mit ihren Lakaien von Bord, lasse die Türen schliessen und die Triebwerke anlassen. Wir starten noch bevor die Unfreundliche den Tower darüber informiert hat, dass wir keine Weiterfluggenehmigung haben. Geht doch!

Ich kenne die Brasilianer sonst von ihrer liebenswürdigen und hilfsbereiten Seite.

Wir befinden uns kurz vor dem Sinkflug nach Belo Horizonte. Gallus ruft Approach Control von Belo Horizonte: «...Air France 3528 Flight Level

180, request decent.» Keine Antwort. Wir fliegen auf dem kurzen Flug über einer fast geschlossenen Wolkendecke, und es sind noch 50 Meilen bis zum Flughafen. Gallus versucht es wieder und wieder, in Englisch, Spanisch, Französisch, ohne Erfolg. Wir hören den Controller in Portugiesisch mit anderen Flugzeugen sprechen. Wir wissen, dass Belo Horizonte Militär und Zivil betrieben wird und dass die Flugverkehrsleitung in Brasilien von der Airforce ausgeübt wird. Wir entscheiden, das «Loss of Communication Procedure» anzuwenden, fliegen über den «Initial Fix», beginnen den Sinkflug und den Anflug gemäss Verfahren und halten Ausschau nach anderen Flugzeugen, welche sich im selben Luftraum befinden. Dabei gibt Gallus «blind» unsere Position, Flughöhe und Flugphase durch. Endlich sind wir auf der ILS, haben die Piste

in Sicht und melden «Air France 3528 Final Runway 33». Da ertönt in bestem Englisch «Air France 3528 you are cleared to land». Nach der Landung empfängt uns der Air France



Agent und erklärt, er hätte doch alles eingefädelt gehabt, damit wir direkt von Dakar nach Belo Horizonte hätten fliegen können. Frustrierend, aber damals ohne Handy und ohne E-Mail war doch alles besser... oder? Im Tower erhalte ich das Versprechen, dass morgen um 1000 UTC zu unserem Start nach Rio ein Controller mit Englischkenntnissen Dienst haben wird.

Es ist der 29. September 1978. Unser Callsign ist jetzt Lufthansa 1755, wir befinden uns auf FL 280 mit leerem Frachtraum und fliegen in den Sonnenuntergang über Argentinien in Richtung Montevideo. Der Zwischenstopp in Rio verlief problemlos. Wir sollen in Montevideo 27 Tonnen Lederwaren laden und diese in den nächsten 2 Tagen via Rio und Dakar nach Ostende fliegen. Copping und der Loadmaster sind in der

Kabine und kochen Kaffee. Der Flug ist für unser Empfinden kurz, nur 3:30 Stunden. Gallus bedient den Funk und spricht mit den Argentinern Spanisch, schliesslich hat er in Buenos Aires fliegen gelernt. Ich verstehe auch, was da gesprochen wird. Da meldet André in seinem Elsässer Ditsch: «d's Dry verliert Ehldruck!» Dieser zu tiefe Öldruck bestätigt sich und ich ordne an, das Triebwerk Nr. 3 still zu legen. Es ist nicht das erste Mal, dass eines dieser effizienten, jedoch heiklen Rolls-Royce Tyne streikt. Der Weiterflug auf drei Triebwerken ist problemlos. Nach der Landung in Montevideo diagnostiziert André ein internes Öl Leck der Turbine. Die Anweisung des Dispatch ist, nach dem «Nightstop» einen 3-Engine Ferry Flug nach Buenos Aires durchzuführen und dort auf das Eintreffen eines neuen Triebwerks aus Kanada zu warten.

Das Verfahren für den 3-Engine Ferry Flight ist im AFM beschrieben und sieht vor, nach Berechnung der verlängerten Startstrecke, den Start mit dem Propeller des stillgelegten Triebwerkes in Segelstellung durchzuführen, dabei den Schub auf der «guten» Seite langsam zu erhöhen, um die Kontrolle über die Hochachse während der Beschleunigung auf V_r zu halten. In Anwendung von gesundem Menschenverstand und adäquater Kommunikation zu dritt (damals sprach noch niemand von Crew Resources Management) verlaufen Start, Flug und Landung nach 30 Minuten in Buenos Aires Ezeiza reibungslos.

Am frühen Morgen des 5. Oktober 1978 ist das neue Triebwerk montiert. Wir hatten fünf Tage Zeit, uns vom ortskundigen Gallus das nass-kalte Buenos Aires zeigen zu lassen und die hervorragenden Steakes zu geniessen. Wir sollen als LH 1755 nach Montevideo zurück fliegen und am nächsten Morgen um 1000 UTC den Heimflug antreten. Das Wetter in Montevideo ist allerdings neblig, mit einer Sicht knapp am Minimum. Es befindet sich noch Fuel für 3 Stunden an Bord und wir entschliessen uns pünktlich um 0400 UTC zu starten. Als Ausweichflughafen bleibt Buenos Aires offen. Und tatsächlich, beim ersten Anflug in Montevideo bei Tagesanbruch müssen wir mangels Sichtkontakt mit der Piste durchstarten. Beim zweiten Anflug sind wir nur noch zu zweit, André ist wegen Durchfalls auf Toilette, sehen in 200ft über Grund nur grauen Nebel

und starten durch. Normalerweise breche ich nach 2 Durchstarts ab und fliege zum Ausweichflughafen oder in eine Warteschleufe. Da uns der Tower jedoch eine Besserung der Sicht in den nächsten 20 Minuten verspricht und wir die einzigen sind, entschliessen wir uns, jetzt wieder zu dritt, mit den Anflügen weiterzumachen. Schliesslich kommt man auf der Langstecke nicht so oft dazu, Anflüge bei Minimalsicht durchzuführen. Der vierte Anflug führt zur Landung.

Der Heimflug via Rio und Dakar nach Ostende verläuft routinemässig. Nach all den Erlebnissen zuvor sogar etwas langweilig.

Früher war es nicht besser, sondern anders.

Hans-Peter Graf



300 KM – Navigationsflug

15. Juli 1969, Abfahrt von Laufen, um 05.30 Uhr, über die damals einzige Autobahn von Oensingen nach Bern-Wankdorf, zum Flugplatz Bern-Belpmoos. Antreten beim phänomenalen Fluglehrer Franz Gribi (Jg. 1914) um 7 Uhr.

Sehr kurze Instruktion. Also, Start um 08.10 Uhr mit der Cherokee HB-OWG, 140PS, Richtung Hasenstrick, Pistenlänge 380m! Ich kreiste über Rüti ZO und fand das Flugfeld nicht, also Zürich-Info um Rat fragen, aber der wusste auch nicht mehr als ich. Also, Vollgas und aufsteigen und Richtung Altenrhein weiter, da sah ich das Feld unter mir und landete, schön unter der Hochspannungsleitung hindurch. Da war ein Mann und der fragte ganz ernsthaft, was ich da suche, ob ich eine Einweisung gemacht hätte? Natürlich nicht! Zum Start schoben wir den Flieger, zur Verlängerung der Piste, über einen Feldweg durch eine Baumgruppe hindurch, damit es «längt».



Flug nach Altenrhein. Anschliessend Flug nach Sitterdorf 460m, wieder Frage was ich hier mache. Von dort weiter nach Lommis, Länge: komfortable 615m. Flug nach Wangen-Lachen, 500m, ein Instruktor war gerade mit Schülern an der Theorie, es musste so kommen: was machen Sie hier? Ich im hohlen Kreuz & stolz: den 300Km Navi-Flug, Kopfschütteln.... Wer schickte Sie & etc. Dann weiter auf nach Grenchen. Inzwischen hatte ich einen zünftigen «Kohldampf» und verpflegte mich, Anruf nach Bern, ich sei jetzt am Essen. Jöhh, wo bist Du denn? Wir haben schon Angst gehabt. Wieso denn, fragte ich mich. Zahlen und auf nach Bern, Landung 13h58.

Um die lange Abwesenheit zu rechtfertigen erzählte ich den Verlauf des Fluges mit 7 Landungen auf dem Sekretariat der Gribair. Spinnst Du eigentlich?! Franz meinte, das sei die Route, aber mit nur 2 Landungen... Der Tower-Chef, Walter Rickli, rief beim Luftamt an, um dort zu erfahren, ob dieser Flug anerkannt werde. Wer glaubt denn das: natürlich nicht! Vom Tower die Treppe runtergerast, tanken und Start um 15h19 nach Birrfeld-Lausanne-Bern. Das war's dann, Reglementskonform...

Marx MAMIE, AOPA 0260



Vogelschlag (Birdstrike)

Leider kommt es immer wieder vor, dass Flugzeuge mit Vögeln kollidieren. Mein kürzliches Erlebnis könnte auch für unsere Motorflug-Veteranen von Interesse sein. Schliesslich teilen wir als Flieger den Luftraum mit unseren gefiederten Kollegen. Im nachstehenden Bericht, welchen ich der Vogelwarte Sempach sandte, wird das Vorkommnis geschildert: Anlässlich eines Lande-Anfluges in Jyväskylä/Finnland (EFJY, 62.4000°N / 25.6780°E), am 31.07.2014, 21:40 Lokalzeit, bei sehr tief



stehender Sonne, kollidierte ein Vogel mit unserem Flugzeug (PC-12) kurz vor dem Aufsetzen zur Landung.

Als aktiver Unterstützer der Vogelwarte und ehemaliger BAZL-Fluginspektor gehe ich davon aus, dass der vorliegende Fall Sie interessieren mag. Dem Vogel wurde der linke Flügel abgetrennt, wobei er zu Tode kam. Dieser Flügel blieb im Fahrwerk stecken, während keine anderen Überreste am Flugzeug festzustellen waren.

Die nachträgliche Pistenkontrolle ergab auch keine Befunde, so dass der Rest des Vogels vor der Piste ins Gelände gestürzt sein musste.

Die Sicht aus dem Cockpit war sehr schlecht, wegen der Blendung in die direkte Sonne (Pistenrichtung 305°).

Im Wissen, dass Vögel normalerweise starke Scheinwerfer-Lichter meiden, sieht die Checkliste u.a. vor, dass vor der Landung sämtliche Scheinwerfer wie Taxi- und Landelicht, sowie Recognition-Lichter eingeschaltet sind (plus Inertial Separator open zum Schutz der Turbine). Zusätzlich wird vermutet, dass der eingeschaltete Wetterradar Vögel «verscheuchen» kann. Der Radar war im vorliegenden Fall nicht eingeschaltet.



Es würde mich sehr interessieren, ob Sie die Gattung des Vogels anhand des Flügels feststellen können (siehe beiliegende Fotos). Gerne erwarte ich Ihren Bericht und verbleibe mit freundlichen Grüßen, Armand Baccalà

Von der Vogelwarte Sempach erhielt ich die nachstehende Antwort:

Guten Tag Herr Baccala,

Danke für Ihre gut dokumentierte Beobachtung. Ich bin Mitglied im wieder aktivierten Swiss Wildlife Hazard Committee des BAZL und daher ab



und zu mit solchen Fällen konfrontiert.

Bei dem betroffenen Vogel handelt es sich um einen Kranich. Ich denke Sie haben Glück gehabt, dass der Vogel nicht auf das Cockpit aufgeschlagen hat oder das Triebwerk er-

wischt hat. Immerhin wiegt ein Kranich zwischen 4-6kg. Zudem sind Kraniche selten alleine unterwegs, d. h. es hätte daher auch zu einer Mehrfach-Kollision kommen können.

Die Geschichte, dass Vögel grelles Scheinwerferlicht meiden stimmt, allerdings bleibt beim Anflug eines Flugzeugs meist nicht genug Zeit für den Vogel um tatsächlich darauf reagieren zu können. Bisher konnte niemand nachweisen, dass Radarwellen einen Einfluss auf das Flugverhalten haben. Damit hätten sie die Kollision bestimmt nicht vermeiden können.

Ich wünsche Ihnen für die Zukunft weiterhin viel Glück beim Fliegen, wenn möglich ohne weiteren Vogelschlag.

Freundliche Grüsse

Dr. Felix Liechti

Programmleiter Vogelzugforschung

Tel. +41 41 462 97 82 (Direct)

Fax +41 41 462 97 10 felix.liechti@vogelwarte.ch <http://www.vogelwarte.ch/de/projekte/vogelzug/>

Schweizerische Vogelwarte | Seerose 1 | CH-6204 Sempach | Schweiz

Feedback von unseren Mitgliedern

Als Ergänzung zu unserer letzten Ausgabe haben wir nachstehenden Artikel von unserem Mitglied Rolf Peyer erhalten. Gerne geben wir diese Information unseren Lesern weiter:

An die Redaktion des Flight VTR Nr. 26:
Sehr geehrte Herren Fliegerkameraden,



Sie haben unter den Nachrufen auch das langjährige Mitglied Pio Dalla Valle erwähnt. Da ich ihn nicht persönlich kannte, möchte ich aber hiermit auf sein Buch «Kleine Fliegereien» aufmerksam machen. Es ist erschienen im Verlag Kuhn-Druck in Neuhausen am Rheinfl, 2. Aufl. 1996. Ein Buch voller Reminiszenzen aus der Schweizer Fliegerei, sehr zu empfehlen allen jungen und junggebliebenen Fliegerfreunden und Piloten.

Mit kameradschaftlichen Grüßen
Rolf Peyer



Nachrufe

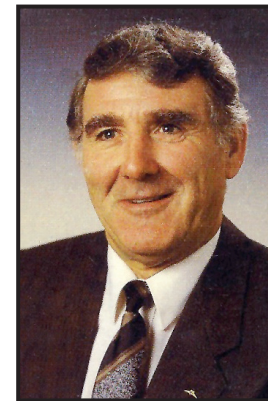


Fritz Rayher-Plüss

23.05.1940 – 17.12.2014

Es war Fritz Rayher nur für kurze Zeit vergönnt, als Mitglied der Motorflug-Veteranen unter uns zu sein. Allzu früh musste mein damaliger Kollege im Luftamt uns verlassen. Wir sprechen seiner Familie unser herzliches Beileid aus und werden Fritz in guter Erinnerung behalten.

Armando Baccalà



Walter Läderach

16.05.1933 – 18.01.2015

Mit Walter Läderach-Tschuy haben die Motorflug-Veteranen ein langjähriges, treues Mitglied verloren. Mit seiner Frau Edith, ebenfalls Pilotin und MFV-Mitglied, hat Walter viele Flüge fast auf der ganzen Welt unternommen.

Die Motorflug-Veteranen sprechen seiner Familie ihr herzliches Beileid aus.

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

FlightVTR 27, April 2015

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 Aufmerksamkeit.

FlightVTR 27, avril 2015

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 attention.