



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. 25 – Mai 2014 / mai 2014

## Das Wort des Präsidenten

Meine Damen und Herren, liebe Mitglieder



Wenn Sie dieses Informationsblatt in den Händen halten und mein letztes «Wort des Präsidenten» lesen, ist das Resultat der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014, zur Finanzierung eines neuen Kampfflugzeuges, bekannt. Zum Zeitpunkt, da ich jedoch diese Zeilen zu schreiben habe, besteht nur die grosse Hoffnung, dass die Mehrheit des Souveräns erkennt um was es geht und wie ich ein JA in die Urne legen wird. Ich danke allen, die von

ihrem Stimmrecht Gebrauch gemacht und für ein sicheres Dach über der Schweiz gestimmt haben.

Die Sicherheit zu garantieren ist und bleibt eine Hauptaufgabe des Staates. Ohne glaubwürdige Armee steht die Sicherheit des Landes auf dem Spiel und ohne moderne Luftwaffe gibt es keine glaubwürdige Armee.

## **Sicherheit zuerst – heute, morgen und in Zukunft!**

### **Ohne Sicherheit kein Wohlstand!**

Uns geht es im Vergleich zu anderen Ländern immer noch sehr gut. Sind wir deshalb ob unserem Wohlstand geblendet oder gar etwas naiv geworden, haben wir Schweizer den Boden der Realitäten weitgehend verloren und wo bleiben die Ethik und die Verantwortung zum Land?

Und eben, in Zeiten wo Wohlstand und Bequemlichkeit im Vordergrund stehen, vergisst so mancher Bürger, welche bewährten Werte des Landes, der Gesellschaft, der demokratischen politischen Form, der Natur, der Umwelt, des sozialen Friedens, der Sicherheit, der kulturellen Herkunft sowie positive Traditionen es zu schützen gäbe. Da wandern jährlich zwischen 50'000 bis 80'000 Menschen aus der ganzen Welt in unser Land. Was für ein Fortschritt? Müssten wir uns eigentlich nicht darob schämen? Was hinterlassen wir unseren Nachkommen für eine Schweiz? Der Bau-Boom ist vorprogrammiert und unsere schöne Landschaft wird zerstückelt, überbaut und zubetoniert. Noch nie ging es einer Generation in der Schweiz so gut wie unserer. Aber schon vor einigen Jahren wurde an der Weltausstellung in Spanien von Schweizern proklamiert: «La Suisse n'existe pas!» Das ärgerte mich enorm. Heute denke ich manchmal: «Wenn es so weitergeht, bekommen sie vielleicht doch noch einmal Recht.»

Mit der Begründung des Bundesrates, wir seien von lauter Freunden umgeben, wurden während den letzten rund 20 Jahren, unserer Armee in Form als «Friedensdividende» ein beträchtlicher Teil der erforderlichen finanziellen Mittel entzogen und für «wichtigeres» als für die Sicherheit eingesetzt. Wir wissen heute, dass sie nicht mehr in der Lage ist «das Land und seine Bevölkerung zu verteidigen». Sie kann auch nicht mehr «der Kriegsverhinderung dienen und nicht zur Erhaltung des Friedens beitragen». Die Dissuasionswirkung wurde eingebüsst. Damit ist auch klar, dass Regierung und Parlament aus der Geschichte nichts gelernt haben. Die Finanzen steuern die Ausgaben für die Sicherheit und nicht etwa die Synthese der Beurteilung der Lage. Wer von

unseren verantwortlichen Politikern hat die Ereignisse ab Februar 2011 im Maghreb vorausgesagt? Was in Syrien seit mehr als zwei Jahren vor sich geht, nehmen wir täglich wohlgenährt in der warmen Stube zur Kenntnis. Wer wagt zu sagen, wie es in der Ukraine und der Krim weitergeht und was daraus entstehen könnte? Sind wir physisch und psychisch für eine grössere Veränderung vorbereitet; dies im Wissen, dass wir uns nicht mehr selbst schützen können und dass uns auch niemand zu Hilfe kommen wird (kann), wenn es darauf ankommt? Es ist nicht möglich, Aussagen darüber zu machen was uns die Zukunft bringt. Sicher ist jedoch, dass sich die Geschichte oft wiederholt.

Wir Veteranen haben ja einen schönen Teil unseres Lebens bereits hinter uns. Es werden unsere Kinder und Enkel sein, welche die Konsequenzen der Vernachlässigung der Sicherheit der letzten rund 20 Jahre bewältigen müssen. Ein vor wenigen Tagen veröffentlichter Polizeibericht kommt klar zum Schluss, dass die Schweiz definitiv nicht mehr zu den sichersten Ländern gehört. Was ich mir für unser schönes Land wünschte, wäre eine Regierung aus standfesten und entschlossenen Führungspersönlichkeiten, ausgebildet und periodisch echt trainiert in Lagebeurteilung und Krisenmanagement. Aber eben, unsere Vereinigte Bundesversammlung kann ja nur Personen in den Bundesrat wählen, die sich zur Verfügung stellen.

Anlässlich der nächsten Generalversammlung am 5. Juni 2014 in Meiringen, werde ich nach 14 Jahren im Vorstand, davon 7 als Ihr Präsident, meine Funktion abgeben und ins Glied zurücktreten. Ich danke allen, die mich während dieser langen Zeit unterstützt haben und wünsche der Vereinigung der Motorflug-Veteranen des AeCS weiterhin Erfolg und gutes Gelingen bei der Umsetzung unserer Ziele.

Euer Präsident  
Alfred Ramseyer



## **Le Mot du Président**

Mesdames et Messieurs, chers Membres

Le résultat de la votation du 18 mai 2014, concernant le financement d'un nouvel avion de combat, sera déjà connu lorsque vous lirez mon dernier «Mot du Président». Au moment d'écrire ces lignes, subsiste encore l'espoir que la majorité du Souverain reconnaisse l'importance de la situation et glisse, comme moi, un «oui» dans les urnes. Je remercie d'ores et déjà tous ceux qui feront usage de leur droit de vote en se déterminant pour le maintien d'une protection aérienne sur le territoire suisse.

La sécurité doit être garantie et reste une des tâches primordiales de l'Etat. La paix dans un pays ne peut être assurée sans l'existence d'une véritable armée. Et celle-ci ne peut rester crédible sans l'appui de forces aériennes modernes.

**La sécurité avant tout... aujourd'hui, demain et à l'avenir!  
Sans sécurité, pas de bien-être!**

En comparaison avec d'autres pays, notre niveau de vie reste excellent. Serions-nous aveuglés par notre bien-être, ou même devenu un peu naïf, nous les Suisses. Ou avons-nous largement perdu le sens des réalités? Où sont donc passés l'éthique et la responsabilité à l'égard du pays?

En ces périodes dominées par le bien-être et le confort, beaucoup de citoyens oublient la nécessité de protéger les valeurs éprouvées du pays, de la société; le système politique démocratique; la paix sociale; la sécurité à l'origine de nos biens culturels ainsi que l'authenticité de nos traditions. Annuellement, 50'000 à 80'000 personnes en provenance du monde entier émigrent dans notre pays. Où est le progrès? Ne devrions-nous pas avoir honte de cette situation? Quelle Suisse

laisserons-nous à nos descendants? Le boom de la construction est pratiquement inévitable et notre beau paysage s'en trouve fragmenté, trop bâti et bétonné. Aucune génération avant la nôtre n'a pu bénéficier en Suisse d'un tel niveau de vie. Cependant, des suisses ont proclamé il y a quelques années, lors de l'Exposition universelle en Espagne: «La Suisse n'existe pas»! Cela m'a énormément agacé. Aujourd'hui, il m'arrive parfois de penser: «si cela continue dans ce sens, ils pourraient peut-être un jour avoir raison».

Si l'on se réfère à l'argumentaire du Conseil Fédéral, nous ne sommes entourés que par des amis et notre armée s'est, au cours des 20 dernières années, retranchée en tant que «dividende de paix» par une imposante diminution de ses moyens financiers, utilisés à des tâches plus «importantes» que la sécurité! Nous savons maintenant qu'elle n'est plus en mesure de défendre «le pays et sa population». Elle ne peut finalement plus jouer «un rôle dissuasif contre la guerre et contribuer ainsi au maintien de la paix». L'effet de dissuasion a ainsi perdu son crédit. Le gouvernement et le parlement n'ont apparemment rien appris de l'histoire. Les finances contrôlent les dépenses en matière de sécurité; alors que la synthèse de l'évaluation de la situation devrait en être l'enjeu. Qui, parmi nos dirigeants politiques, a prévu les événements du Maghreb depuis février 2011? Nous prenons connaissance quotidiennement, au chaud et bien nourris dans nos résidences, de ce qui se passe en Syrie depuis plus de deux ans. Qui ose dire comment la situation va évoluer en Ukraine et en Crimée? Et ce qui pourrait en résulter? Sommes-nous physiquement et mentalement préparés pour un changement majeur, en sachant que nous ne pourrions plus nous en protéger nous-mêmes et que personne n'interviendra pour nous défendre en temps utile? Tout commentaire devient absurde face à des événements impossibles à définir dans l'avenir. Ce qui est certain, c'est que l'histoire se répète.

Nous les vétérans avons, en effet, déjà une belle partie de notre vie dernière nous. Ce sont nos enfants et petits-enfants qui devront faire

*face aux conséquences de l'irresponsabilité engendrée par l'insécurité, durant ces 20 dernières années. Un rapport de police, publié récemment, conclut clairement que la Suisse ne fait plus partie des pays les plus sûrs.*

*Ce que je souhaiterais pour notre beau pays? A savoir: un gouvernement formé de dirigeants solides, instruits, sachant prendre des décisions satisfaisantes, entraînés périodiquement à l'évaluation des situations cruciales et à la gestion de crises. Notre assemblée fédérale ne peut malheureusement élire au Conseil Fédéral que des personnes qui savent juste se mettre à disposition.*

*Après 14 années passées au comité, dont 7 en tant que président, je remettrai mon mandat lors de la prochaine assemblée générale du 5 juin 2014 à Meiringen et retournerai ainsi dans les rangs. Je remercie tous ceux qui m'ont soutenu durant cette longue période et souhaite à l'Association des Vétérans du Vol à Moteur plein succès pour l'avenir et bonne chance dans la réalisation de ses objectifs.*

*Votre Président  
Alfred Ramseyer*



## **Editorial**

Natürlich fragt sich jeder Redaktor, was er denn in seiner nächsten Ausgabe als Editorial schreiben soll. Dabei mag ihm sehr viel durch den Kopf gehen, welches dann nur noch zu ordnen wäre. Eigentlich ganz einfach, also schauen wir mal...

Mit Freuden stellt er dann fest, dass sogar Vereinsmitglieder Beiträge leisten können, welche sich auch im Editorial ganz gut anstellen würden, oder aber sich als selbständige Artikel im Heft sehr gut eignen. Siehe weiter hinten in dieser Ausgabe. Dies könnte auch für Dich Ansporn sein!

Spontane Mitteilungen, z.B. mit Fotos als Beilage können sehr wohl auch andere Vereinsmitglieder interessieren und ansprechen. So hat mir kürzlich Pierre Blanchoud ein E-Mail geschickt, welches mich auch wegen einer tollen Aufnahme einer Möwe in dynamischem Flug besonders freut (grand Merci, Pierre!). Ich möchte Euch diese nicht vorenthalten.

## **Editorial**

*Il est tout à fait naturel qu'un rédacteur se demande ce qu'il va écrire dans son prochain éditorial. Maintes idées lui trottent dans la tête, mais comment choisir les meilleures et mettre de l'ordre dans tout ça. A vrai dire assez simple? Je vous laisse en juger...*

*Je constate avec satisfaction que nombre de nos membres sont en mesure de fournir une contribution à notre bulletin, soit pour un éditorial, soit pour un article (voir plus loin). N'hésitez-pas, j'attends vos textes.*

*Des messages spontanés, accompagnés de photos par exemple, peuvent très bien intéresser ou interpeller d'autres membres. J'ai reçu dernièrement de Pierre Blanchoud un courriel, que j'ai particulièrement apprécié en raison notamment de la magnifique photo qui y était jointe. Jugez-en vous-même car je n'aimerais pas vous en priver: une mouette en plein vol dynamique.*



Pierre Blanchoud bezeichnet das Bild so:

«Magnifique, ça vole...»

An sich ist dem nichts beizufügen. Trotzdem kann ich mich nicht enthalten zu fragen, welche Magie in der Physik den Flug so faszinierend macht.

Un grand merci à Pierre qui a intitulé sa photo.

«magnifique, ça vole!».

Il n'y a rien à ajouter. Toutefois, je ne peux pas m'empêcher de me demander quelle magie de la physique fait qu'un tel vol fascine autant.

Es bereichert mich jedesmal mehr, wenn Eure Anmeldungen, sei es zu unseren Generalversammlungen oder zu unseren gemeinsamen Ausflügen eintreffen. Die Feststellung, dass unsere Mitglieder die Zusammentreffen, die gemeinsamen Erlebnisse und Gespräche schätzen, ruft spezielle Freude hervor. Ich glaube, dass auch die Teilnehmenden beim

*C'est pour moi un vrai enrichissement lorsque je reçois vos inscriptions, que ce soit à notre assemblée générale ou pour nos sorties et excursions en commun. Un vrai plaisir de voir avec quelle satisfaction nos membres apprécient ces rencontres, les discussions, les échanges de souvenirs et d'expériences. Alors, annoncez-vous pour la prochaine*

Austauschen bereichernder Erlebnisse untereinander feststellen können: Freude herrscht! Also Ansporn genug, sich noch für unsere GV vom 5.6.2014 anzumelden und Kameraden zu animieren ebenfalls teilzunehmen. Wir freuen uns!

Kürzlich, in den Ferien wieder einmal ausgiebig zum Lesen gekommen, muss ich Euch einen Buchtitel sehr zur Lektüre zu empfehlen: «Die verschwiegene Geiselnahme; der Steuerkrieg der USA gegen die Schweiz», von Valentin Landmann und René Zeyer. Mit dem neulichen Besuch unserer Finanzministerin in Washington, ist das Buch hochaktuell und aufschlussreich!

Fast ebenso aufschlussreich ist die Pressemitteilung, wonach eine Stadtpräsidentin ihre Lebenspartnerin geheiratet hat. Wohin solches und ähnliches die Gesellschaft führt, steht in den Sternen. Aber Halt! Unser Magazin hat doch nicht den Zweck Gesellschaftskritik zu üben – das macht ja ohnehin jeder und jede für sich. Ob sich durch Abstimmungen und Wahlen etwas beeinflussen lässt ist nur zu hoffen.

*assemblée générale du 5 juin et incitez vos camarades à le faire également.*

*Lors de mes dernières vacances, j'ai pu m'adonner aux joies de la lecture. Dans mon éditorial en allemand, je recommande la lecture d'un livre qui n'est pas disponible en français. («Die verschwiegene Geiselnahme; der Steuerkrieg der USA gegen die Schweiz», de Valentin Landmann et René Zeyer). Il est très instructif et d'actualité, compte tenu de la récente visite de notre Ministre des finances à Washington.*

*Le communiqué de presse faisant état du mariage de la présidente d'une grande ville suisse avec sa partenaire est tout aussi révélateur de la société d'aujourd'hui. Mais nul ne sait où le monde de la finance et les nouveaux modes de vie nous conduiront. Mais stop, le but de notre bulletin n'est pas de critiquer la société. Chacun est libre de se forger sa propre opinion.*

*Nous sommes impatients de connaître le résultat des prochaines votations fédérales (ne sera connu qu'après la mise sous presse de notre bulletin). Dans*

Gespannt warten wir alle auf die nächsten Abstimmungsergebnisse, welche erst nach der Drucklegung des vorliegenden Hefts bekannt sein werden. Sofern wir alle «richtig» abgestimmt haben und unsere Verwandten und Bekannten auch zum «richtigen» Abstimmen angespornt haben, muss das Resultat doch «richtig» herausgekommen sein!

Wie eingangs erwähnt sieht man, was einem Redaktor, unter anderem, so alles durch den Kopf geht. Viel davon ist es sicher nicht wert, geschrieben zu werden; aber noch mehr müsste noch geschrieben werden. Doch davon in den nächsten Ausgaben.

Für heute verbleibe ich mit den besten Wünschen für einen genussvollen Frühling, einen schönen Sommer mit gelungenen Feiern zu «100 Jahre Luftwaffe»! Und dies alles natürlich bei stets guter Gesundheit.

Euer Redaktor  
Armando Bacçalà

*la mesure où nous aurons voté «juste» et incité nos amis et notre parenté à en faire de même, nous sommes en droit d'attendre un résultat «juste».*

*Je reviens à mon introduction: vous voyez tout ce qui passe dans la tête d'un rédacteur. Si certaines idées ne valent pas la peine d'être couchées sur le papier, d'autres en revanche mériteraient qu'elles soient davantage mises en relief. J'y reviendrai dans les prochaines éditions.*

*Ce sera tout pour aujourd'hui. Je vous souhaite un printemps riche en couleurs, un bel été tout en espérant que les festivités des «100 ans des Forces aériennes» seront couronnées de succès.*

*Je vous adresse mes messages les plus cordiaux.*

Votre rédacteur  
Armando Bacçalà

*Traduction par Daniel Brandt*



## Vom Lichtsignal zum Language Proficiency Level 4,

oder wie sich die Kommunikation in der Luftfahrt veränderte  
von Ernst Hug, unserem Mitglied seit 2009



Mein erster Flug nach Zürich erfolgte nach Telefonanruf und anschliessender Landebewilligung durch Lichtsignale. Eine Piper L4 war Mitte der Sechziger ein vertrauter Anblick in Kloten. 1970 besuchte ich während der Wintermonate einen Funksprechkurs. Nach der Prüfung erhielt ich ein mehrseitiges amtliches Dokument, welches den Inhaber befähigte, die «Radiotelephonanlage» an Bord von Flugzeugen zu bedienen.

Die Ausbildung war auf eine einfache «Phraseologie» ausgerichtet und hatte mit Englisch nicht viel zu tun.

Interessanterweise wurde das Papier Jahre später auch von den Behörden in Italien, Kroatien, Frankreich und der Karibik als Sprechfunkzeugnis auf Schiffen akzeptiert!

Eine Dekade später stand die CVFR-Erweiterung (Controlled Visual Flight Rules) an, welche den Träger befähigte in besonders geschützte Lufträume einzufliegen. Eine umfangreiche Ausbildung. Für Piloten mit Funksprechzeugnis genügte jedoch ein Trainingsflug.

Jahre später – es kamen noch Änderungen der Ausweise gem. JAR-FCL dazu, welche ebenfalls Weiterbildungen zur Folge hatten – wurde aufgrund einer Kollision zweier Linienmaschinen beschlossen, die Sprachen in der Luftfahrt zu vereinheitlichen.

Vorrangig war Englisch, es kamen aber noch andere Sprachen dazu, so dass heute die Sache zeitweise unübersichtlich ist.

Den «alten» Ausweisträgern wurde eine dreijährige Frist gegönnt, bis wir schliesslich eine Prüfung in Englisch abzulegen hatten. Aber auch da nicht die gesamte, wie sie Einsteiger zu durchlaufen haben, sondern

nur ein Flug durch kontrollierte Lufträume und eine Konversation in englischer Sprache.

Nach über vierzig Jahren in der «Fliegerei» hatte ich, kurz vor der AHV Grenze, nochmals anzutreten.

Man hörte sich herum und versuchte im Vorfeld heraus zu finden, wie sich diese Prüfung wohl gestalten sollte. Die Alp-Air in Bern-Belp organisierte einen Kurs, den ich besuchte. Während der Ausbildung konnte jeder etwa abschätzen wo er steht. Zwei erklärten schon im Kurs, sie würden aufgeben, da ihre Vorkenntnisse zu gering seien.

Für mich war Juli 2010 die Stunde der Wahrheit. Ich lernte Armando Baccalà als verständnisvollen, umsichtigen und mit viel Erfahrung ausgerüsteten Prüfungs-Sachverständigen kennen. Die Prüfung verlief reibungslos und meine Bedenken zerstreuten sich bald einmal.

Nun der Eintrag ist vier Jahre gültig und so kontaktierte ich Armando, in diesem Januar wieder. Da seine Altersguillotine ihm die Arbeit als Prüfer ab Mai verbietet, suchten wir einen passenden Termin im März. Die Wetterbedingungen waren mehr schlecht denn recht, immerhin liess sich ein Durchflug durch die TMA Payerne bewerkstelligen. Gerne hätte ich mehr gezeigt, hatte ich mich doch auch entsprechend vorbereitet. Nach nur 45 Minuten Blockzeit war der Spuk vorbei und das Ausfüllen der Papiere nahm schier mehr Zeit in Anspruch.

Armando, im Namen anderer Prüflinge danke ich Dir für Deine Art und Weise, wie Du diese Aufgabe gelöst hast. Es ist nicht einfach, einen Kameraden zu prüfen, die Nähe und die Distanz abzuwägen, so dass das Ganze für beide Teile zur vollen Zufriedenheit abläuft.

Wir verlieren mit Dir einen ausgewiesenen Experten mit Weitblick, Wissen und Können und der notwendigen sozialen Kompetenz.

Ernst Hug



## Caravelle

### (2<sup>ème</sup> épisode)

*Pour elle, j'emploie mon temps libre à perfectionner mon bagage aéronautique par des missions qui m'amènent fréquemment au diable vauvert. Je me trimballe en effet à travers l'Europe de l'Ouest, le Proche-Orient, la Yougoslavie et le Maghreb, au manche à balai de «Piper PA25 Pawnee». Lesquels sont importés en pièces détachées à Genève pour y être assemblés. Ils sont ensuite acheminés par les airs vers leur destination finale. Equipés d'un dispositif de navigation rudimentaire qui se résume à une carte US Air Force au millionième, à une boussole, à une montre et à une radio VHF portable «PTR 1», cela reste somme toute de captivantes expéditions. Ayant ainsi accumulé une sérieuse expérience, je lâche mes potes de Radio-Suisse – Sécurité Aérienne – pour un Mystère-20, immatriculé HB-VBL, qui m'attend à Bordeaux. Après le cours technique et l'entraînement en vol chez Dassault, je m'assieds enfin dans un cockpit qui s'apparente à mes rêves. Dès lors les pilotes que je côtoie, tous d'intrépides battants, ayant roulé leur bosse dans l'immédiate après-guerre, – et encore pendant pour certains – me font découvrir des horizons inédits: l'Afrique, l'Islande, le Groenland, les Amériques du Canada au Mexique.*



*Mais malgré la sérénité que me procure le ciel du Mystère 20, la Caravelle continue de chatouiller mes convoitises. Et cela se passe à Cointrin: «Chez Emmi». C'est dans son bar, qu'elle gouverne en maîtresse, que les*

*possédés d'aviation, lors d'amicales confrontations, la rassasient d'un*

cirque qui n'a que le nombre de «tours de ville et Salève» comme référence. A un point tel que la question se pose de savoir si elle n'en connaît pas tout autant sinon plus que tous les participants? Quelques-uns d'entre eux, qui ne se gênent pas de me titiller, ont en effet créé la compagnie charter: SATA. Qui se débat depuis sa création, en 1966, pour se faire une place dans l'aéronautique helvétique. Et les appréciations qu'en font mes anciens collègues de la TWR, bien que mélangées, restent plutôt flatteuses! Car ses opérations sont en progression. Et depuis peu elle exploite une Caravelle 10 R immatriculée HB-ICN. Un bel engin muni de moteurs Pratt & Whitney JT8-D7, moins élégants que les Rolls-Royce; mais surtout plus puissants, moins gourmands et aussi équipés d'inverseurs de poussée.

#### **Une nouvelle expérience avec la toute dernière, à savoir la Caravelle HB-ICO**

Et c'est ainsi qu'avec un sentiment partagé entre regret et enthousiasme est rompue la touchante liaison qui m'attachait au Mystère-20; pour me laisser accrocher par une nouvelle expérience avec la toute dernière arrivée dans la jeune compagnie, à savoir la Caravelle HB-ICO. L'entraînement en vue de la qualification se passe à Toulouse-Blagnac durant la saison d'automne/hiver 1970-71. D'emblée je ressens dans son pilotage une douce inertie en comparaison du délaissé Mystère. Mais je retrouve dans son harmonie aérodynamique les quelques balades vélivoles que j'ai vécues au-dessus du Jura à l'orée des années 60. Mon instructeur n'est autre que Jean Dabos, pilote au CEV et par ailleurs membre du staff d'essai du Concorde sous la direction technique d'André Turcat. Quant à l'ambiance de cockpit?... C'est Michel Rétif, l'ingénieur navigant – exigé par la législation française – qui s'en charge avec une tranquille spontanéité. Plus tard, après un excitant séjour de HB-ICN à Ceylan, qui rayonne durant quelques mois au départ de Colombo vers Madras, Bombay et surtout Bangkok, c'est encore une des deux qui, tour à tour, est engagée sur les premières liaisons avec Mombassa. Toujours sous la conduite du bouillant instructeur toulousain,

j'ai la satisfaction de fonctionner comme membre de l'équipage chargé de consolider un trajet offrant les garanties indispensables de sécurité et de performance. Le programme initial touche des escales qui s'appellent Benghazi, Khartoum, mais aussi Djedda, Djibouti sans oublier Tripoli et Fort Lamy. Pour adopter finalement le parcours jugé le plus efficace via la Libye et le Soudan. Bien qu'astreignante pour un néophyte de mon grade, l'opération s'avère tout aussi passionnante. Et partant de là, une parfaite complémentarité faite de sécurité et de respect s'établit entre elles, les cinq Caravelle qui en quelques années constituent une des deux flottes de la compagnie, et moi. Et c'est ainsi qu'avec le temps et l'expérience elles me concèdent, en cockpit, le privilège du siège de gauche. Elles me laissent aussi découvrir avec audace l'Europe de Tromsø à Malte en passant par Vienne et Séville, l'Afrique, le Proche-Atlantique, le Bassin Méditerranéen, sans oublier certaines destinations de l'Est comme Moscou-Cheremetievo, Berlin-Schönefeld, Prague, Budapest et Bucarest.

#### **Un cheminement en commun émaillé d'histoires ...**

La suite est émaillée d'histoires... bonnes mais aussi cruelles. L'une d'elles se passe sur l'un des nombreux vols de nuit régulièrement programmés de Las Palmas à Genève, avec un atterrissage prévu à l'ouverture matinale de l'aéroport. Ce jour-là, au sortir d'une turbulente traversée des Pyrénées, je dirige ma Caravelle vers la région Rhône-Alpes dans un ciel d'été redevenu tranquille et immaculé; avec toutefois une réelle avance sur le plan de vol. Connaissant sa propension à «s'envoyer dans le bleu du ciel» je lui organise, avec l'accord et sous la surveillance-radar des contrôleurs bien évidemment, une approche en «Visual Contact». Manettes des gaz au ralenti et pilote automatique désengagé, elle flâne via le Mont-Blanc, la Vallée Blanche, la Dent du Géant, les Grandes-Jorasses, la Verte, les Drus, les Aiguilles de Chamonix, le Brévent, en direction de GLA NDB. Et c'est l'évènement lorsque ses roues touchent la piste. Un roulement de satisfaction collectif se propage depuis la



*cabine. A croire que cette approche de gala la comble, tout comme ses passagers d'ailleurs.*

*Une autre expérience, insolite celle-ci, surnommée ironiquement «opération poulets», se vit en plein ciel au-dessus de la Méditerranée. Il s'agit d'une frémissante cargaison d'œufs de basse-cour, au stade de l'éclosion, à livrer sans délai à Tripoli au départ de Maastricht. Le briefing, dans la phase de préparation du vol, chauffe déjà l'esprit du «loadmaster» sur la question du conditionnement d'air. Il sait d'expérience qu'il est presque impossible d'en garder le contrôle durant le vol. En effet le poulailler, peu après le décollage, s'éclate en cui-cui et provoque une terrible augmentation de la température à l'intérieur de la Caravelle. Laquelle s'époumone à nous préserver un climat demeurant respirable. Peine perdue! Transformés en espèces dégoulinantes, restés vêtus tout bonnement par décence et la tête gonflée de pépiements, c'est sur le tarmac que nous goûtons enfin à l'atmosphère de la Libye par plus de trente-cinq degrés centigrade. Ce qui nous laisse étonnamment le sentiment d'une immersion dans la fraîcheur d'une chambre froide!*

*Une opération, celle-là exceptionnelle et dite de «réception», qui complète une GV, – grande visite technique – attire aussi quelques commentaires. Son protocole est défini par SOGERMA, centre d'entretien affilié à Sud-Aviation, basé à Bordeaux-Mérignac. Elle s'exécute, hors de l'espace aérien contrôlé, dans le couloir d'essai situé sur le Golfe-de-Gascogne. Et j'ai le privilège d'y participer. Chaque système est examiné. Le calage des instruments vérifié. Tout comme les bases aérodynamiques de la cellule, allant du décrochage à basse vitesse jusqu'aux répercussions de la survitesse. Et j'en passe... Mais il faut le dire, le retour est toujours fort animé. Car, sur l'estomac des ingénieurs accompagnants, les conséquences sont souvent comparables à l'agitation du Stromboli. Elles provoquent des réactions dépitées, du genre: «Cette garce!... elle évolue comme une crécerelle et décroche*

*n'importe comment!» Il est heureux que le jargon des spécialistes ne lui soit pas familier.*

*Une autre fois, c'est un vol planifié Lagos-Kano-Annaba-Genève. A bord, un groupe d'une soixantaine de personnes composé, dans sa majorité, d'équipages en fin d'opération «Hajj» entre le Nigéria et l'Arabie Saoudite. Comme à l'accoutumée, les démarches aéroportuaires au point de départ tournent au bazar avec – et ce n'est pas exceptionnel – la découverte d'un jeune candidat à l'immigration planqué dans la soute à bagages supérieure. Une tranquille discussion et un peu de persuasion l'engagent à rejoindre son Dahomey natal. Et finalement tout se passe sans trop d'accroc. Plus tard, après le décollage de Kano, en fonction de la charge et des conditions atmosphériques, la croisière se poursuit assez tôt au FL 390. Il apparaît dès lors qu'un vol sans escale, à destination de Genève, devient tout à fait réalisable après, bien entendu, coordination avec les différentes régions de contrôle concernées. Et c'est dans la soirée, après approximativement six heures en plein ciel, que tout le monde se retrouve heureux sur le tarmac. Surtout ceux qui rentrent d'une harassante période de travail.*

*Et c'est là qu'un oubli me ramène à ma Caravelle et... aussi sur terre. Car que je vois-je dans la pénombre du hangar à Cointrin? Une scène ubuesque! Un individu engoncé dans une salopette qui, rampant sur une aile devant un petit groupe de mécanos spectateurs pince-sans-rire, tente de contrôler au «dripstick» le niveau de kérosène des réservoirs. S'apparentant à une bestiole qui a «des fourmis plein les mollets», il se prétend mandaté par un hypothétique inspecteur d'aviation?... Cela tourne à la parodie! Car, il n'a pas d'autre choix que d'admettre, l'aspect de blush sur le visage, que le fuel restant est en parfaite conformité, voire bien supérieur, au minimum réglementaire.*

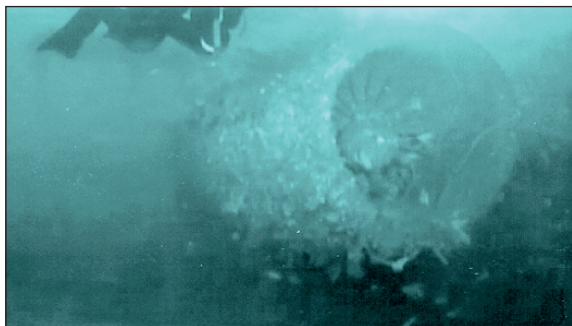
Doté d'un tempérament plutôt jovial, je n'entends pas polémiquer sur le sujet et rondement je sabre la discussion. Et tant pis pour lui! Il aurait ainsi pu éviter aux techniciens de service de se gausser de sa balourdise.

### **Elle emporte avec elle ses ultimes révélations et la vérité**

Et c'est le 18 décembre 1977, en plein ténèbres, que brutalement se termine l'histoire. Ce soir-là, celle qu'on surnomme l'ICK – ou affectueusement la Jordanienne – finit son grand voyage dans l'océan Atlantique. Elle entraîne dans la mort nombre de ses occupants, mais me garde la vie sauve. Elle me laisse me débattre parmi les vagues et le néant, seul, tel un vieil équipier rongé par le désastre. Et pourquoi? Peut-être appréhende-t-elle déjà les entraves qui s'ourdissent? Emportant avec elle ses victimes, ses certitudes et sa confiance, elle sera abandonnée. C'est un secret qui restera noyé pour longtemps! Par ceux qui se taisent et laissent faire! Et la vérité? Personne ne s'y intéressera. Parce qu'une certaine culture consiste simplement à considérer que «c'est arrivé!» Qu'il y avait des pilotes aux commandes qui ne sont plus, dans la majorité des cas, en mesure de s'exprimer. Et pour cause!...

Et parce que tout le monde se satisfait de l'absurdité propagée, quant à la profondeur de la mer à l'endroit où elle repose.

Pour être forcés de reconnaître, après plus de trente-cinq ans, que contrairement aux premières affirmations ses restes ne dorment, comme par hasard, que par cent mètres de fond, ou peut-être même moins?... cent pieds.

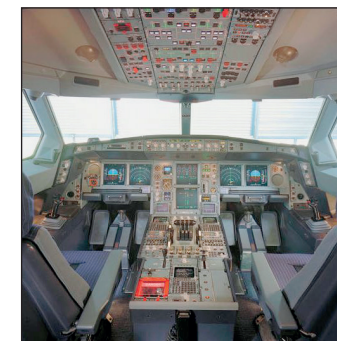


Gilbert Noël

**L'avion des années 2030 ou 2040 est en gestation chez les constructeurs. On sait déjà qu'il consommera moins et qu'il n'ira pas plus vite. Le deuxième siècle de l'Histoire de l'aviation sera donc très différent du premier, qui vient de s'achever.**

Lorsque le Concorde effectue son tout premier vol le 2 mars 1969, il préfigure, aux yeux de tous, l'avenir de l'aviation. L'avion franco-britannique est le premier appareil commercial à dépasser le mur du son, et même largement, avec une vitesse de croisière en service de Mach 2,02. «**Il vole plus vite que le soleil**» dit-on alors. En effet, avec moins de 3 h 30 pour un vol Paris – New York, les passagers arrivent – en heure locale bien sûr – avant d'être partis.

À cette aune, celle de l'altitude et de la vitesse, l'aviation plafonne depuis les années 1960. Aujourd'hui, les records d'altitude et de vitesse qui viennent d'être mentionnés tiennent toujours... (sauf prototypes inconnus de l'Armée de l'air américaine). Le Concorde ne vole plus et aucun avion commercial n'atteint sa vitesse de croisière ni son altitude. Retour dans la troposphère et sous le mur du son...



À gauche, le cockpit du Concorde. À droite, celui de l'Airbus A340. L'évolution des avions est beaucoup plus visible à l'intérieur du poste de pilotage.

© DR et Airbus

Si l'on regarde de loin les avions de ligne, on peut se demander ce qui a progressé depuis les années 1970. Le plus gros avion de transport de passagers du monde de 1969, le Boeing 747, a tenu le record jusqu'en 2005 quand s'est envolé l'Airbus A380, qui est seulement un peu plus vaste. La forme des appareils n'a pas changé, mise à part l'apparition de petites ailettes en bout d'ailes, les **winglets**. Quant à la vitesse, elle s'est stabilisée vers 900 kilomètres à l'heure et ces avions évoluent toujours à environ 10 kilomètres d'altitude.

Il faut regarder dans le cockpit pour réaliser que, là, tout est différent. Sur la plupart des avions, le «manche à balai», qui était en fait un demi-volant, inventé par Robert Esnault-Pelterie en 1907, a disparu. On remarque juste une sorte de joystick, fixé à gauche pour la place gauche (celle du commandant de bord) et à droite pour le copilote. À l'arrêt, on peut bouger ce mini manche dans tous les sens sans effort: il n'est pas mécaniquement relié aux gouvernes de l'avion. Les commandes sont électriques.

Les indicateurs à aiguilles (les «pendules» aiment à dire les pilotes) ont définitivement laissé la place à des écrans plats concentrant un grand nombre d'indicateurs. Dans un Airbus, chaque pilote en a deux devant les yeux et un cinquième est installé au centre.



Un pilote des temps anciens serait étonné par une autre absence: celle d'un troisième siège, celui du mécanicien navigant. Ce troisième homme surveillait un mur de cadrans qui indiquait les paramètres moteur et lui donnait le contrôle du circuit de carburant.

Ces trois disparitions (manche, instruments à aiguilles et mécano-nav)

reposent sur l'apparition d'un troisième membre d'équipage: L'ordinateur. Ou plutôt le système informatique car les multiples redondances imposent plusieurs dispositifs indépendants (jusqu'à quatre). L'ordinateur surveille tout, à la fois le fonctionnement des moteurs, la navigation et le pilotage lui-même, imposant des limites aux actions des pilotes. Un avion de ligne moderne se gère autant qu'il se pilote.

L'autre évolution est celle de la consommation, qui ne cesse de diminuer. En 1969, le Boeing 747 consommait près de 12 tonnes à l'heure et le Concorde exigeait 20 t/h. Aujourd'hui, la consommation d'un Airbus A320 est d'environ 5 tonnes à l'heure et celle du Boeing 747-8, dernière version du vieux géant, est de moins de 10 t/h, pour une capacité en passagers accrue. Toutes sortes de modifications ont permis ces progrès.

Les réacteurs ont été largement optimisés et ont beaucoup gagné en efficacité. On le remarque par exemple avec l'énorme ouverture des réacteurs double flux actuels, comme les CFM-56 qui équipent de nombreux avions de ligne, en comparaison des

entrées étriquées des réacteurs d'antan. Des raffinements aérodynamiques, comme les **winglets** (ou les «**sharklets**» d'Airbus), et des profils d'ailes mieux calculés ont fait gagner encore quelques pour cent. Les matériaux composites ont réduit le poids, ce qui, sur un avion, diminue la consommation à performances égales.

Les moteurs sont l'objet de toutes les attentions et depuis longtemps, les ingénieurs planchent... sur le retour des hélices. Avec des pales énormes, aux formes subtilement calculées (comme on en voit sur l'Airbus militaire A400M), le rendement devient meilleur pour des vitesses faibles.

À plus long terme, les ingénieurs planchent et plancheront encore durant des années sur des moteurs complètement différents. L'hydrogène pourrait être utilisé directement, comme carburant, ou indirectement, dans une pile à combustible qui produirait de l'électricité.

L'avionique, elle, poursuivra son évolution, notamment pour prendre en main les échanges avec le contrôle du trafic. Jusqu'où ira son intervention dans le pilotage? Combien y aura-t-il de pilotes dans l'avion de 2050? Deux? Un? Zéro? On ne le sait pas encore mais, les drones le démontrent, il est possible de faire voler un avion sans aucun pilote à bord. Des réflexions existent d'ailleurs déjà sur l'intégration d'avions sans pilote dans le trafic aérien. Il est cependant peu vraisemblable que l'humain soit à ce point débarqué des avions de ligne, au moins à court terme...

M. Gaille – avril 2014

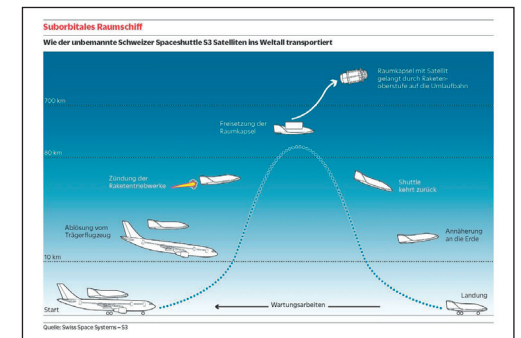


## Per Schweizer Shuttle ins All



Wer die NZZ am Sonntag vom 4. Mai 2014 gelesen hat, weiss, oder wusste schon vorher, um was es sich hier handelt. Für die Übrigen ist es ein «aviatisches Must» zu wissen, was sich in Payerne pionierhaftes tut. Kurz, die Firma S3 (für Swiss Space Systems) ist

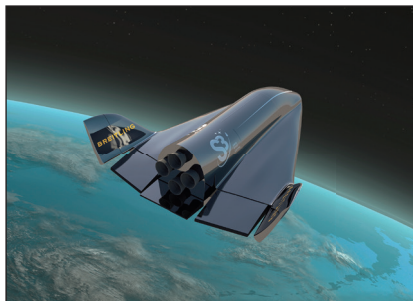
weltweit eines von drei oder vier Unternehmen (es werden immer mehr), welche als private Organisation den Weltraum bewirtschaftet. In Partnerschaft mit renommierten, internationalen Unternehmen, der ETH Lausanne und verschiedensten Regierungsstellen wurden bereits mehrere Verträge zur Ausführung von Weltraum-Aufgaben abgeschlossen.



So wird eine der Hauptaufgaben der jungen Firma u.a. sein, Satelliten in den Orbit zu bringen und auch wieder herunter zu holen. Eines der Ziele ist, dies kostengünstig anzubieten, so dass sich u.a. Universitäten eigene Forschungs-Satelliten leisten können. Eine zusätzliche Aufgabe besteht auch darin «Weltraum-Schrott» in dessen Orbit einzusammeln und zur Erde zurückzubringen. Diese Missionen sollen mit dem bis 2018 einsatzbereiten Swiss Shuttle erfolgen.

Als «Nebeneffekt» des Unternehmens wird die Firma S3 auch Zero G-Flüge für Passagiere anbieten. Anmeldungen können bereits registriert werden unter: <http://zerog.s-3.ch/> (ich bin schon dabei!)

Insgesamt ein grosses und anspruchsvolles Projekt, welches von allen Beteiligten vollen Einsatz verlangt. Motivation dazu ist vorhanden, sind doch schon kompetente Personen wie der Schweizer Astronaut und Astro-Physiker, Prof. Claude Nicollier, Militärpiloten aus dem UeG mit akademischer und technischer Ausbildung unter der Leitung von Ingenieur Pascal Jaussi im Einsatz.

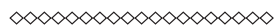


Der Schreibende hatte das Privileg einige der übergetretenen Militärpiloten in die zivile, professionelle Fliegerei zurück zu schulen (MEP/IR) und in Zusammenarbeit mit unserem MFV-Mitglied Hans-Peter Graf in MCC (Multi Crew Co-operation) auszubilden.

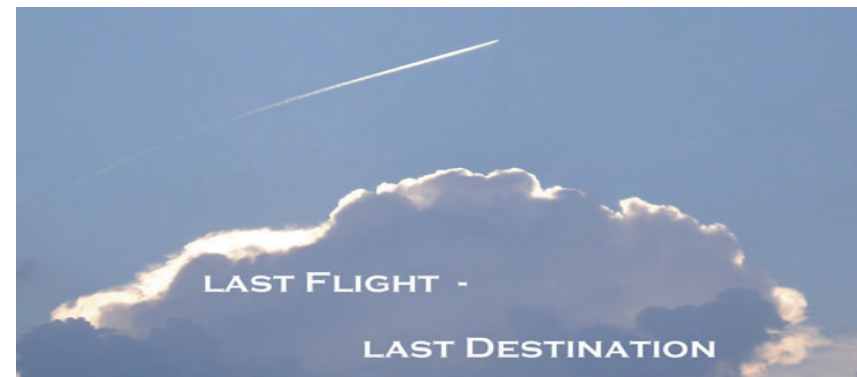
Für uns Motorflug-Veteranen immerhin gut feststellen zu können, dass jüngere Piloten-Generationen tolle Zukunfts-Aussichten in anspruchsvolle und interessante Aufgaben haben. Die Evolution findet schliesslich immer statt.

Weitere Angaben finden Sie unter: [www.s-3.ch](http://www.s-3.ch)

Mit schwerelosen Grüssen,  
Armando Baccalà



## Nachrufe



### Walter Böhm

07.03.1942 bis 27.02.2014

Sein ganzes Leben hat «Walti» Böhm in Oberrieden am Zürichsee verbracht. Er war handwerklich begabt, naturverbunden und als «Seebueb» bedeutete das Wasser ein Teil seines Lebens.

Eher durch Zufall kam er zur Fliegerei, wurde Berufs-Militärpilot im damaligen Überwachungsgeschwader, mit Dienstort in Dübendorf.

Seine überdurchschnittliche fliegerische Begabung ermöglichte ihm eine anspruchsvolle Karriere. Als Staffelpilot und begnadeter Fluglehrer flog er auch mehrere Jahre in der Patrouille Suisse und wurde anschliessend für einige Jahre deren Trainer. Er spezialisierte sich im Fachbereich Luftaufklärung, wurde Kommandant der Aufklärerstaffel 10 und später Chef Luftaufklärungsdienst in der damaligen Organisation der Luftwaffe. «Walti» war aber auch Demonstrationpilot auf der Mirage RS sowie auf PC-9, Mitbegründer des PC-7 Teams und einige Jahre Kommandant dieses Verbandes.

Weniger bekannt war seine musikalische Begabung. Er spielte mit Hingabe Violine und engagierte sich in zwei Orchestern.

Nach seiner Pensionierung hat er sein Fachwissen auch im Fliegermuseum Dübendorf, beim Aufbau und im Betrieb des Mirage-Simulators, zur Verfügung gestellt.

Mit dem Hinschied von «Walti» Böhm, hat uns ein allseits geschätzter und anerkannter Fliegerkamerad viel zu früh verlassen. Die Motorflug-Veteranen des AeCS werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Ramy, 6. April 2014

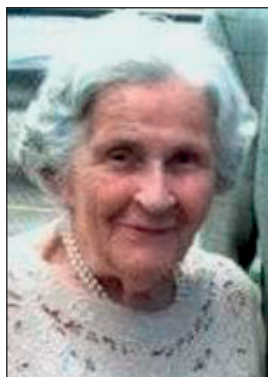
### **Magdalena Eggenberger-Hartmann**

27.06.1917 bis 21.03.2014

Magdalena Hartmann wird als jüngstes von drei Kindern in Windisch geboren. Der Vater war Lokomotivführer. Magdalena wächst in Windisch und Brugg auf, besucht dort die Schulen. Sie war schon früh eine begeisterte Skifahrerin.

Nach der Schulzeit geht sie nach Neuenburg auf die Handelsschule. Bei der Landi 1939 ist sie Sekretärin in der Direktion.

Ebenfalls 1939 erwirbt sie das Brevet als Privatpilotin auf Bücker 131 «Jungmann»; sie wird zur jüngsten Pilotin der Schweiz, mit 22 Jahren. Zeitlebens ist sie der Fliegerei verbunden. Beim Fliegen lernt sie Cheffluglehrer Sigmund Eggenberger kennen. Die beiden mögen sich, verlieren sich nicht mehr aus den Augen. Am 1. April 1942 heiraten sie im Tessin. Ende 1942 kommt Tochter Hortensia zur Welt. Die Familie übersiedelt nach Payerne, wo der Vater als Militärpilot eine Stellung als Instruktor der Fliegertruppen übernimmt. Im Herbst 1949 kommt Sohn Urs zur Welt. Im Jahr 1950 übersiedelt die Familie nach Zürich; der Vater ist jetzt auf dem Flugplatz Dübendorf stationiert.



Das Jahr 1953 wird zum Schicksalsjahr. Am 15. Januar verunglückt Sigmund Eggenberger tödlich. Magdalena ist gerade mal 37 Jahre, und nun auf sich alleingestellt als Witwe. Sie trug schwer an diesem Verlust. Nach einigen Jahren geht sie zurück ins Berufsleben. Sie übt sich im Klavierspielen, Musik war ihr wichtig. Sie unternimmt ausgedehnte Reisen: Indien, China, Amerika, Los Angeles. Ihre Vitalität und Sportlichkeit waren enorm. Bis ins hohe Alter steht sie auf den Skiern.

2007 tritt sie ins Alterszentrum Zürich-Hottingen ein. Immer noch ist sie aktiv, reist herum.

Der Fliegerei bleibt sie bis zuletzt verbunden; sie war eine treue Teilnehmerin an den Anlässen der Motorflugveteranen. Zuletzt noch bei der Schifffahrt letzten Herbst auf dem Zürichsee.

Am Sonntag, 16. März wird sie nochmals zu einem kleinen Ausflug hinausbegleitet. Sie geht an den Zürichsee, im Rollstuhl. Sie geniesst es, als ob sie wüsste, dass es das letzte Mal sein wird. In der Nacht auf Freitag, den 21. März 2014, stirbt sie, in ihrem 97. Lebensjahr.

Die Motorflugveteranen werden Magdalena stets in guter Erinnerung behalten.



### **Dr. Hanspeter Hirzel**

01.06.1937 bis 01.04.2014

Am 1. April 2014 ist unser Freund und Motorflugveteran Hanspeter Hirzel unerwartet verstorben. Sein Engagement zugunsten der Aviatik war Zeit seines Lebens enorm. So war er von 1985 bis 1991 Präsident des AeCS, war unter anderem Ehrenmitglied des Aero-Club Zürich und Ehrenpräsident der Motorfluggruppe Zürich. Im Militär und in der Leichtfliegerei engagierte er sich als begeisterter Pilot. Hanspeter Hirzel war von 1985 bis 2013 zudem Stiftungsrat der Pro Aero sowie Ehrenmitglied der FAI, die er während

zwei Jahren auch präsierte. Hanspeter Hirzel hat die Schweizer Aviatik während Jahren geprägt. Er hinterlässt eine grosse Lücke. Wir werden Hanspeter ein ehrendes Andenken bewahren.

Peter Thut

*Le comité des Vétérans du vol à moteur a aussi dû prendre connaissance du décès de*

### **Monsieur Joseph Buchs**

**Av. Louis-Casaï 79**

**1216 Cointrin**

*Nous avons pu repérer que Monsieur Buchs travaillait auparavant au service technique Swissair à Genève et qu'il faisait aussi partie du groupe de vol d'avions légers SWR à GVA. Il était titulaire d'une licence de pilote privé.*

*Malheureusement, nous ne disposons pas d'une photo de Monsieur Buchs.*

*Les Vétérans du vol à moteur garderont Joseph Buchs toujours en bonne mémoire.*



## **Wahlen anlässlich GV 2014 Elections AG 2014**

### **Traktandum 7 der nächsten GV**

Wie bereits vor einem Jahr anlässlich der GV 2013 in Wynigen angekündigt, muss sich unser Vorstand dieses Jahr erneuern und auch verjüngen. Gilbert Noël, Vize-Präsident und Kassier sowie ich selbst als Präsident, werden auf die GV vom 5. Juni 2014 in Meiringen aus dem Vorstand ausscheiden.

Für meine Nachfolge als Präsident, stellt sich Christophe Keckeis, seit zwei Jahren Vorstandsmitglied zur Verfügung. Der Vorstand empfiehlt einstimmig, Christophe Keckeis zum Präsidenten der MFV des AeCS zu wählen.



Um die gemäss Art. 9 unserer Statuten vorgesehene Anzahl von **sieben** Vorstandsmitgliedern wieder zu erreichen, schlagen wir

### **point 7 de l'ordre du jour**

*Comme déjà annoncé lors de l'assemblée générale de 2013 à Wynigen, notre comité doit être renouvelé et, par la même occasion, aussi rajeunir. Gilbert Noël, vice-président et trésorier, ainsi que moi-même en tant que président, nous retirerons du comité lors de l'assemblée générale du 5 juin 2014 à Meiringen.*

*Christophe Keckeis, membre du comité depuis 2 ans, se met à disposition pour assurer la succession à la présidence. A l'unanimité, le comité recommande de nommer **Christophe Keckeis** comme président des Vétérans du vol à moteur de l'AéCS.*

*Conformément aux dispositions de l'article 9 de nos statuts et afin de revenir à un comité composé de **7** membres, nous proposons l'élection de **Rolf Rüegger**, né en 1945. Membre de notre association depuis plus d'une année et demie, il vit à 4812 Mühlethal et se présente volontiers lui-même comme rentier. Sa carrière aéronautique débuta en 1964 par le vol à voile. S'en suivit une licence de*

**Rolf Rügger**, Jahrgang 1945, zur Wahl vor. Er ist seit gut 1½ Jahren Mitglied in unserer Vereinigung, wohnt in 4812 Mühletal (AG) und bezeichnet sich selbst als Rentner. Seine fliegerische Laufbahn begann 1964 mit Segelflug. Es folgte die Ausbildung zum Motorflugpiloten Inkl. IFR. 1973 wurde er Fluglehrer und war viele Jahre bei mehreren Flugschulen im Einsatz. Als Berufspilot flog Rolf Rügger mit Turboprop C-425 Conquest und Be-350 King Air für Breitling und Mecaplex.

Der Vorstand empfiehlt auch hier **einstimmig** der GV die Wahl von Rolf Rügger. Es ist vorgesehen, dass er die Funktion als Kassier übernehmen soll.

Nach der GV 2014 wird sich der neue Vorstand gemäss Art. 9 der Statuten selbst konstituieren.

Euer Präsident, Alfred Ramseyer

*pilote de vol à moteur avec extension pour les vols IFR. Dès 1973, il exerce les fonctions d'instructeur de vol durant de nombreuses années dans différentes écoles de pilotage. Rolf Rügger a piloté des avions tels que Turboprop Conquest C-425 et Be-350 King Air en tant que pilote professionnel pour les sociétés Breitling et Mecaplex.*

*Le comité recommande, également à l'unanimité, d'élire Rolf*



*Rügger au comité des VVM. Il est prévu qu'il y exerce la fonction de trésorier.*

*Les tâches du comité seront réparties entre les membres après l'assemblée générale 2014 et en conformité avec l'article 9 de nos statuts.*

*Votre Président, Alfred Ramseyer*

## In eigener Sache

### **Herbstausflug der MFV:**

Wir bitten unsere Mitglieder, sich Dienstag, den 16. September 2014 in der Agenda zu reservieren.

Unser attraktiver Ausflug führt uns nach Yverdon und Ste-Croix.

Detaillierte Einladung folgt.

Ihre Begleitung kann gerne auch daran teilnehmen.

Der Vorstand

## Pour information

### **Excursion d'automne des VVM:**

*Nos membres sont priés de noter et de réserver le mardi, 16 septembre 2014 dans leurs agendas.*

*Notre excursion attractive nous amène dans la région d'Yverdon et de Ste-Croix.*

*L'invitation détaillée va suivre.*

*Vos partenaires sont également bienvenus.*

*Le comité*





P.P.  
1636 Broc  
Post CH AG

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il caso					
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A démenagé: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di spedizione 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 25, Mai 2014  
das Bulletin der MFV  
Mitglieder werben Mitglieder!**

Überzeugen Sie Ihre Fliegerkollegen/Innen 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.

***FlightVTR 25, mai 2014***

*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.*