



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



**FLIGHT** **VTR**  
Periodisches Informationsblatt  
Bulletin d'information périodique  
Nr. 24 – Dezember 2013 / décembre 2013

## Das Wort des Präsidenten

Liebe Motorflug-Veteraninnen und Motorflug-Veteranen



Das Jahr 2013 geht mit grossen Schritten seinem Ende entgegen. Also ist es Zeit, etwas Rückschau zu halten. Was hat unsere Vereinigung erreicht, wo waren wir aktiv und wo besteht gemäss unseren Statuten allenfalls Handlungsbedarf.

Unsere Generalversammlung im Mai in Wynigen, mit anschliessender Besichtigung der Firma DAETWYLER AG auf dem Flugplatz Bleienbach, war mit grosser Beteiligung ein Erfolg. Ebenso der gemeinsam mit den Segelflug-Veteranen des AeCS durchgeführte Herbstausflug auf dem Zürichsee. Unsere durch Peter Thut betreute Website hat in diesem Jahr einen hohen operationellen Stand erreicht, wird laufend aufdatiert und auch sehr rege benutzt. Damit wurde der interne Informationsfluss wesentlich schneller und

vereinfacht. Erfreulich ist auch, dass unser Mitgliederbestand erneut zugenommen hat. Wenn alle in ihrem Umfeld weiterhin aktiv Werbung betreiben, liegt die Zahl von 400 Motorflug-VeteranInnen des AeCS in Reichweite.

Unsere Vereinigung wurde durch die Vorstandsmitglieder an mehreren offiziellen Anlässen wie PRO AERO Jugendlager, Forum Aerosuisse, Meisterschaften, Flugplatzeinweihung, Delegierten- und Generalversammlungen – um nur einige zu nennen – vertreten. Aktuell beschäftigt uns die Frage, in welcher Form wir mit unseren bescheidenen finanziellen Mitteln, die fliegerische Nachwuchsförderung noch besser unterstützen können. Darüber wird im nächsten Jahr zu berichten sein.

Am 22. September 2013 hat das Schweizervolk und alle Stände eine weitere armeefeindliche Initiative deutlich mit 73,2% abgelehnt. Damit wurde zum wiederholten Mal unsere Milizarmee, basierend auf der Wehrpflicht bestätigt. Dieses erfreuliche Resultat gilt es nun zu nutzen: Das Volk will eine starke Armee, welche fähig ist Land und Leute zu schützen.

Dazu gehört auch der Schutz der dritten Dimension. Dies kann jedoch nur eine Luftwaffe. Die wenigen noch vorhandenen Feereinheiten der Fliegerabwehr sind in der Lage, den unteren Luftraum über einer sehr beschränkten Anzahl von wichtigen Objekten zu schützen. Darüber sind moderne Kampfflugzeuge unabdingbar. Nach der überfälligen, altersbedingten Ausmusterung der F-5 Tiger-Flotte, verbleiben noch gerade 32 Flugzeuge F/A-18 C/D.

Übrigens: Das Flugzeug «Northrop F-5 E/F Tiger» war nie ein wirkliches Kampfflugzeug. Es wurde dereinst für Drittweltstaaten mit bescheidenen Budgets entwickelt. Die Beschaffung von zwei Serien für unsere Luftwaffe war – nach einem früheren Nullentscheid – eine politische Verlegenheitslösung, also ein Lückenfüller. Die Kampfkraft und die operationelle Einsatzfähigkeit waren bereits bei der Einführung in den frühen achtziger Jahren beschränkt. Als Trainingsflugzeug für Piloten, zwecks Vorbereitung für moderne Kampfflugzeuge (F/A-18) waren die Tiger allerdings sehr gut geeignet. Im heute zu erwartenden Luftkriegs-Szenario jedoch chancenlos. Die brillanten Vorführungen unserer «Patrouille Suisse» sind eben keine Kampfeinsätze.

Heute sprechen und schreiben die vielen selbsternannten Fachspezialisten bei unseren Parlamentariern und Medienschaffenden vom Ersatz von 54 «Kampfflugzeugen» F-5 E/F Tiger durch 22 Gripen. Damit bin ich beim nächsten Thema:

Unsere Luftwaffe braucht dringend diese 22 Gripen aus Schweden. In einer komplexen, länger dauernden Krise muss auch die Lufthoheit garantiert werden können. Mit mindestens vier F/A-18 rund um die Uhr im Luftraum, wären nach rund zwei Wochen alle Flugzeuge am Boden. Sie müssten auf Grund der vielen Flugstunden und der Abnutzung gewartet, überholt und allenfalls repariert werden.

Das letzte Wort in der Gripen-Beschaffung wird unser Stimmvolk im Jahr 2014 haben. Der Wortlaut der Botschaft für diese Volksabstimmung ist heute noch nicht bekannt. Sicher ist jedoch, dass wir – wie bereits 1993 (F/A-18) – alles daran setzen müssen, um diese 22 Gripen unserer Luftwaffe zuführen zu können. Eine hohe Stimmbeteiligung auch bei der älteren Generation – wir wissen ja noch aus eigener Erfahrung um was es geht – ist wichtig.

Gehen Sie also wenn das Datum bekannt ist an die Urne, um die Beschaffung dieser dringend notwendigen neuen Kampfflugzeuge zu bejahen.

Es bleibt mir, Ihnen allen und Ihren Angehörigen, für die kommenden Festtage meine besten Wünsche zu übermitteln.

Frohe Weihnachten und für das neue Jahr 2014 Glück, Gesundheit sowie bei den verschiedenen Jubiläumsfeiern zu «100 Jahre Luftwaffe» viel Freude.

Euer Präsident  
Alfred Ramseyer



## **Le mot du Président**

*Chers Vétérans du vol à Moteur*

*La fin de l'année 2013 approche à grands pas. Il est temps de penser à une rétrospective. Notre association a-t-elle atteint tous ses objectifs? Où avons-nous été actifs? Où est-il encore nécessaire d'agir selon les dispositions de nos statuts?*

*Notre assemblée générale annuelle en mai à Wynigen, suivie de la visite de l'entreprise DAETWYLER AG à l'aérodrome de Bleienbach, a été un franc succès de par la grande participation des membres. Il en fut de même avec l'excursion d'automne sur le lac de Zürich, menée conjointement avec les vétérans du vol à voile. Notre site internet, géré de main de maître par Peter Thut, a atteint cette année un niveau opérationnel élevé. Régulièrement mis à jour, il est consulté assidûment par les internautes. Le flux d'informations internes en est devenu plus rapide et plus simple. Il est également encourageant de constater que l'effectif de nos membres a encore augmenté. Si chacun continue de recruter, dans les communautés aéronautiques respectives, le nombre de 400 vétérans du vol à moteur AÉCS deviendra à portée de main. Notre association a été représentée par des membres du comité lors de plusieurs manifestations officielles telles que: Camp de la jeunesse PRO AERO, forum Aerosuisse, championnats, inauguration d'un aérodrome, assemblées générales et des délégués, pour n'en mentionner que quelques unes. La question de savoir comment mieux soutenir, avec nos modestes moyens financiers, la relève des jeunes pilotes, nous préoccupe actuellement. Nous en ferons rapport l'année prochaine.*

*En date du 22 septembre 2013, le peuple et les cantons ont clairement rejeté par 73,2% une nouvelle initiative contre l'armée. Une fois de plus, l'existence de notre armée de milice basée sur la conscription fut plébiscitée. Il de notre devoir d'utiliser maintenant ce résultat encourageant: le peuple veut une armée forte qui soit en mesure de protéger le pays et la population.*

*Cela inclut la protection de la troisième dimension. Toutefois cette protection ne peut être assurée que par une force aérienne. Les quelques unités*

*de DCA restantes ne peuvent protéger l'espace aérien inférieur que pour un nombre très limité de sites importants. Des avions de chasse modernes s'avèrent donc indispensables. Après la mise à la retraite de la flotte des F-5 Tiger, ayant largement dépassé les limites d'une utilisation raisonnable, il ne reste effectivement que 32 avions F/A-18 C/D.*

*D'autre part, l'avion «Northrop F-5 E/F Tiger» n'a jamais été conçu comme avion de chasse. Il a été développé à l'époque avec un budget modeste pour un engagement par des pays du tiers monde. L'acquisition de deux séries pour nos forces aériennes – après une décision préliminaire nulle – s'est avérée comme un embarras politique ainsi qu'un simple pion de rechange. Les performances au combat et les capacités opérationnelles d'engagement étaient déjà limitées lors de l'introduction au début des années huitante. Les Tiger étaient cependant bien adaptés comme avions d'entraînement en vue de la préparation à la transition sur les avions de chasse modernes (F/A-18). En considérant les scénari prévus lors d'une guerre aérienne, le Tiger n'a aucune chance de rivaliser avec des avions actuels. Les brillantes démonstrations de notre «Patrouille suisse» n'ont malheureusement rien à voir avec des engagements au combat aérien. De nombreux spécialistes autoproclamés s'adressent aujourd'hui aux parlementaires et aux média en prétendant que 22 Gripen remplaceront 54 «avions de chasse» F-5 E/F Tiger. Cela m'amène à aborder le sujet suivant: Nos forces aériennes ont urgemment besoin de ces 22 Gripen suédois. La souveraineté de l'espace aérien doit pouvoir être assurée dans une situation de crise prolongée complexe. Avec au moins quatre F/A-18 en opération 24 h sur 24, tous les avions de ce type se retrouveraient retenus au sol pour des raisons de maintenance ou de réparation suite au nombre élevé des heures de vol accumulées.*

*Le peuple aura le dernier mot concernant l'acquisition des Gripen en 2014. La teneur du texte du message pour ce référendum n'est pas encore connue à ce jour. Ce qui est certain, c'est que nous devons faire tout notre possible – (comme en 1993 pour le F/A-18) – pour que notre armée puisse acquérir ces 22 Gripen. Un taux de participation élevé, également de l'ancienne génération qui sait par expérience de quoi il s'agit, s'avère très important.*

*Rendez-vous aux urnes dès la date de la votation connue et manifestez votre approbation pour l'achat nécessaire et urgent de nouveaux avions de chasse.*

*Il me reste à vous transmettre, à vous tous et à vos familles, mes meilleurs vœux pour les fêtes à venir: joyeux Noël, santé et bonheur pour l'année nouvelle et beaucoup de plaisir lors de la célébration des différentes manifestations commémoratives marquant les «100 ans des Forces Aériennes».*

*Votre Président  
Alfred Ramseier*



## Editorial

Einmal mehr ist festzustellen, dass schon wieder ein Jahr verflissen ist und mein Verfalldatum auf meinem Jahres-Meterband schon wieder näher rückt. Das mag sich der Pessimist sagen, während sein Antonym sich des Lebens erfreut und weiss, dass Einstein ja bewiesen hat, dass die Zeit relativ ist! Daher geniesse ich als Optimist das Leben und erfreue mich daran, was ich Euch in den dunklen Wintertagen auch wünsche. Als Veteranen haben wir ja noch den Vorteil auch zurückblicken zu können und uns an den vielen Erlebnissen und Erfahrungen zu freuen!



*Betr. Foto siehe z.B.:*

*<http://www.pauliland.ch/chemtrails.htm>*

*(«Die Grosshändler des Todes zerstören das gesamte Leben auf dem Planeten»...!)*

Ja, und dies auch in Anbetracht dessen, dass Euer Redaktor kürzlich das nebenan abgebildete Plakat auf einem Rastplatz an einem Highway in Queensland/Australien entdeckt hat. Da gibt es doch tatsächlich Leute, welche felsenfest überzeugt sind, dass von Flugzeugen Aluminium-Chemikalien u.ä. zerstäubt werden, mit welchen das Leben auf der Erde zerstört werden soll!

Wer sich im Internet weiter über das Thema amüsieren will, findet endlose skurrile bis makabre Informationen darüber.

In eigener Sache: Mit dieser Nummer hat unser FlightVTR die 24. Ausgabe seit der Erstausgabe im Jahr 2001 erreicht. Damals hat unser Kassier, Gilbert Noël, als Redaktor und Drucker den Grundstein gelegt. Inzwischen haben diverse Redaktoren unser Bulletin betreut, welches bisher in Freiburg gedruckt wurde. Ab dieser Ausgabe wird unser Vereinsheft in Münchenbuchsee auf einer modernen Digitaldruckmaschine, bei der Firma Varicolor AG, gedruckt und auch von da an Euch versendet.

Auf unserer Website [www.mot-flug-veteranen.ch](http://www.mot-flug-veteranen.ch) hat unser Webmaster, Peter Thut, alle bisherigen Ausgaben des FlightVTR von Nr. 1 bis zur vorliegenden Nr. 24 publiziert. Für alle unsere Mitglieder ein interessantes und z.T. auch lustiges «Nachschlagewerk». Als Mitglieder der MFV kennt Ihr ja den Benutzernamen für die geschützten Daten auf unserer Website: **Ramy** und das Passwort **Gilbert**.

Viel Spass bei der Lektüre und alles Gute für die kommenden Feiertage, sowie viel Glück und gute Gesundheit im neuen Jahr wünscht Euch,

Euer Redaktor  
Armando Baccalà



## Editorial

Une fois encore, l'année qui touche à sa fin fait se réduire les limites de l'espace que le destin me réserve. Mais cette réflexion, pessimiste en apparence, représente en fait tout le contraire. Car en référence au principe de la relativité développé par Albert Einstein, elle m'amène à profiter de la vie avec un optimisme à toute épreuve. C'est en effet ce que je vous souhaite à tous, puisqu'en regard des sombres journées d'hiver à venir, nous avons la chance en tant que vétérans de pouvoir nous retourner sur un passé étayé par de nombreuses expériences vécues.

Comme celle que l'affiche ci-dessous a fait vivre récemment à votre rédacteur, sur une aire de repos d'une autoroute australienne, dans le Queensland. Elle donne vraiment aux gens cédules, l'impression que les avions arrosent la terre de produits chimiques à base d'aluminium ou de substances similaires qui par le fait mettent gravement en danger la vie de ses habitants.



En guise d'exemple et en relation avec la photo accolée, vous pouvez consulter: <http://www.pauliland.ch/chemtrails.htm>  
(«Les marchands de mort détruisent en totalité la vie sur les planètes»)

Et pour ceux qui apprécient jouer sur le Net, ils y découvriront sur le thème en question des informations cocasses comme aussi macabres.

Pour information: Avec ce numéro, notre FlightVTR a atteint sa 24<sup>ème</sup> édition depuis sa toute première parution en 2001. En ce temps-là, notre trésorier Gilbert Noël, en a posé la première pierre en tant que rédacteur et imprimeur. Plus tard d'autres rédacteurs se sont succédé aux commandes et l'impression en a été confiée à un petit atelier situé à

Fribourg. Toutefois à partir de l'édition actuelle un changement se profile. Il sera dès lors imprimé à Münchenbuchsee, sous une forme digitale moderne, par l'entreprise Varicolor AG qui l'adressera par voie postale à tous les membres.

Sur notre site [www.mot-flug-veteranen.ch](http://www.mot-flug-veteranen.ch), notre webmaster, Peter Thut a incorporé toutes les éditions publiées du n°1 jusqu'au n° 24, qui peuvent se présenter comme un intéressant et amusant «ouvrage de référence». Et pour conclure je vous signale que chaque membre des MFV peut prendre connaissance du mot de passe lui permettant d'obtenir des informations individuelles protégées sur le site «Mitglieder», à savoir: **Ramy** et le «Kennwort» **Gilbert**.

Bonne lecture à toutes et à tous avec le meilleur pour les jours de fêtes à venir. Je vous souhaite aussi beaucoup de bonheur et une excellente santé pour la nouvelle année.

Votre Rédacteur  
Armando Baccalà



## Caravelle

Au début des années 50, un projet aéronautique ambitieux, dénommé Caravelle, connaît un essor surprenant dans une Europe dévastée par le récent et meurtrier conflit mondial. La France se lance dans une course sur laquelle personne n'ose miser un sou, tant elle est réservée en priorité aux « Ricains » qui survolent déjà l'industrie du transport aérien avec des « zincs » appelés DC3, DC4, DC6, DC7 et le plus captivant d'entre tous: le Constellation. Et pourquoi ne pas le reconnaître?... A cette époque-là, sillonner les airs est encore considéré par une frange des globe-trotters comme une aventure réservée, dans une certaine mesure, à quelques joyeux casse-cou.

Néanmoins les aviateurs de l'Hexagone s'engagent tous dans l'opération. L'un d'eux, la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est –



composante à venir de Sud Aviation – s'attachera à l'ébauche d'un triréacteur: le X210; autant dire la SE 210 Caravelle! Retenue par l'Aviation civile au début de l'année 1953, elle héritera de sa silhouette définitive après de décisives modifications qui lui donneront un petit air d'Outre-Manche. En effet le cockpit, acquis auprès du constructeur De Havilland, est à l'exacte image du DH106 Comet. Quant à son profil, il est encore affiné par la réduction de sa motorisation à deux réacteurs uniquement. Disposés à l'arrière et de chaque côté du fuselage, à distance et bien au-dessus des ailes, ils préviennent ainsi le décrochage du flux à l'entrée du compresseur et assurent une sécurité jugée exemplaire. Ils sont aussi censés éviter l'injection de corps étrangers au roulage ou la propagation du feu en cas de défaillance du train d'atterrissage. Pour ce qui est de la voilure, débarrassée de tout dispositif propulseur et autre, elle acquiert une qualité aérodynamique hors du commun. Quant à l'empennage horizontal, il est fixé à mi-hauteur de la dérive afin de limiter l'influence des turbulences générées par les tuyères.

Aussi lorsque le 27 mai 1955 une élégante silhouette, très profilée, s'élançe en rugissant dans le ciel de Blagnac, son apparition tient, aux yeux des témoins, d'un spectacle hors du commun. Avec ses deux réacteurs Rolls-Royce Avon RA-26 Mk.521 fixés à la poupe, elle prend l'étrange aspect d'une machine tout droit sortie d'un film de science-fiction. Le vol ne durera en tout et pour tout que quelques vingt-deux minutes. Mais, pour tout dire, dans la tendre indifférence des anciens du « Grand Cirque » reconvertis, eux, dans le bazar aéronautique de l'après-guerre, eu égard à l'état d'esprit de l'époque.

Mais l'objectif fixé par les Autorités françaises au début 1953 soit le dossier X-210 - ou plus communément nommé Caravelle - est en passe de devenir réalité. Après son apparition en vol au salon du Bourget, les essais se poursuivent au CEV de Brétigny. Pour recevoir, le 23 mai 1956, un certificat de navigabilité restreint réservé à la présentation uniquement. La Caravelle 01 devient ainsi opérationnelle. Quelque temps plus tard la 02, suit l'évolution. Après avoir relié, Casablanca, Dakar, Recife, Buenos Aires, New-York-Idlewild, Culver City, – chez Howard Hughes – Seattle, Montréal, Toronto et Gander, elle se retrouve, le 25 juin 1957, sur le tarmac de l'aéroport d'Orly. Où elle achève son périple sur un ultime vol de six heures et vingt minutes. Et c'est une première! Un biréacteur civil avait atterri aux USA.

Cependant l'événement se produit, lui, le 28 juin 1957! La compagnie SAS signe un contrat d'acquisition pour six Caravelle. D'autres compagnies européennes, en particulier Swissair, la suivront sur cette voie. Dès avril 1958, sous les couleurs d'Air France, la 02, part en présentation de par l'Europe et l'Afrique. Elle propulse, à cette occasion, l'enthousiasme républicain à son apogée lorsque le président Charles de Gaulle, à son retour d'Alger le 4 juin, claironne sur le ton solennel dont il a le secret: «La rapide, la sûre, la douce Caravelle!» Qui deviendra dès lors le slogan de Sud-Aviation. Après les essais de certification, par épreuve de résistance des cellules à la fatigue et aux charges en vol, la première Caravelle de production sort des halles d'assemblage. Immatriculée F-WHRA et arborant les couleurs d'Air France, elle décolle pour son premier vol le 5 avril 1958. Elle est alors pourvue de nouveaux moteurs: Rolls-Royce Avon RA.29.

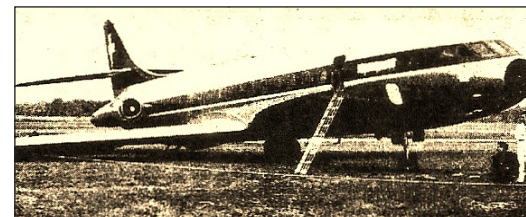
En Suisse, la première des dix-sept Caravelle de stade III, VI R, 10 B 1R, 10 B 3, qui se succéderont jusqu'en 1990 dans le trafic de ligne comme dans le charter, est mise en opération le 21 mai 1960. Elle est immatriculée HB-ICW et baptisée «Soleure». Elle porte les couleurs de Swissair et relie ce jour-là Zürich à Londres.

Et à la fin juillet 1960, à l'appel de General Electric, la Caravelle baptisée «Santa Maria» est réceptionnée à New-York-Idlewild par Donald Douglas en personne. Dans ses objectifs, qu'il prend un soin tout particulier à exposer, il évoque l'exploitation d'une version commerciale américaine appelée Caravelle VII, qui serait dotée de nouveaux réacteurs GE CJ805 et d'un APU. Mais après une période d'expérimentation de cinq mois, sur la base d'Edwards, le constructeur développe le Douglas DC-9. Bénéficiant par ce biais des nombreuses caractéristiques techniques du projet français qui ne sera à son retour qu'un gracieux sujet de présentation au salon aéronautique du Bourget!

### **Mon dimanche à Orly**

Ce jour-là, le 24 février 1961, c'est «mon dimanche à Orly»! J'y accompagne une coterie de copains, pilotes, originaires du Jura franco-suisse. Ils sont les hôtes des promoteurs de l'aérogare Sud. Peu motivés par le discours du Président de la République, ils me donnent la chance d'une visite éclair de la Caravelle d'Air France, immatriculée F-BHRA et nommée «Alsace». Celle qui le 16 avril 1959 avait plané, manettes des gaz au ralenti, de Paris à Dijon, confirmant en cela ses réelles qualités de finesse. Elle me fait aussitôt fondre de passion; tout en me laissant pantois d'incertitude. De fait elle me procure un sentiment d'amour inaccessible! Car comment se fait-il que le pilotage d'une machine aussi gracieuse ne soit concevable qu'au moyen d'une telle quantité de cadrans, d'instruments et de commandes? J'ose croire qu'ils ont tous leur utilité! Mon expérience de «pilote du dimanche» me fait douter sérieusement de l'aboutissement de mes rêves.

Et ce que je vois le 27 septembre 1961 me décourage d'autant plus. Lors d'une journée d'étude conduisant à la licence de contrôleur de la circulation aérienne de cat. II, je découvre au bord de la piste 23 à



Genève, dans la prairie côté Jura, une pauvre chose cabossée et maculée de peinture. Elle a frôlé l'énorme antenne du radar Marconi

50 cm pivotant au ras du sol. Et elle repose sur une aile droite mutilée. Seules les jambes du train d'atterrissage de proue et bâbord restent chevillées à la structure. Son nom, son immatriculation et son titre d'ambassadrice disparaissent sous la barbouille. Les copains me soufflent: «c'est la Soleure»! Le train tribord avait été arraché, lors d'une approche manquée dans le brouillard, le 26 septembre au petit matin, à Bâle-Mulhouse. Une péripétie qui n'a heureusement pas eu de conséquences malheureuses pour les passagers.

Mais la vraie rencontre avec mon bruyant béguin volant, se passe quelques temps plus tard. Lorsque devenu aspirant-aiguilleur du ciel, je suis sélectionné pour effectuer, chez Swissair et au poste de pilotage, une série de vols dits «d'instruction». Accompagné d'un collègue souffrant de la même maladie que moi, nous nous embarquons pour le premier d'entre eux à destination d'Arlanda. C'est la béatitude. Une courte visite au centre de contrôle régional et nous voilà de retour à bord. Captivés par l'ambiance du cockpit, nous sommes plongés dans un silence presque mystique. Le commandant de bord tente bien quelques plaisanteries afin de nous libérer de l'émotion qui nous étrangle. Peine perdue! Puisqu'avant de nous en apercevoir nous nous retrouvons, malheureux d'avoir déjà les pieds par terre, sur le tarmac de Kloten. L'année suivante, deux vols de même nature sur Heathrow et Schwechat, affermissent encore ma confiance. Je débarque la tête tourbillonnante d'images, d'ivresses, d'ambition, mais aussi de sérénité.

### **Le 4 septembre 1963, au matin... C'est un pesant silence qui s'abat sur les contrôleurs de l'ACC?**

Et cela jusqu'au 4 septembre 1963. Ce matin-là je suis en poste, comme assistant-contrôleur, à l'ACC de Genève. Le système de coordination

téléphonique se met à sonner. Mon alter ego zurichois me communique un message de transfert de mouvement, devenu habituel: «Bern estimate... SR306, Caravelle, BER at 06:27 Z, Flight level 150». Information rapidement reportée sur un strip, aussitôt glissé sur le tableau de régulation des vols. En effet le contact-radio sera effectif dès le survol de WIL. Mais?... sur la fréquence 127.3 c'est un pesant silence qui s'installe. Après plusieurs appels du contrôleur, restés sans réponse, il se transforme en inquiétude. Finalement celui-ci me sollicite: «T'as une révision d'ETO pour la 306»? Mais Zurich ne répond pas sur la ligne directe.

Un sombre pressentiment se répand parmi le team... Et un moment plus tard, qui me paraît un siècle, une voix tremblotante, m'annonce: «We lost the contact with the flight 306... I call you back». C'est un silence de mort qui envahit la pièce, seulement troublé par les communications-radio des avions en vol. Et irrémédiablement l'angoisse fait place à la certitude que l'impensable est arrivé peu après le décollage de Kloten. En interne l'annonce de la tragédie se répand. La «Schaffhouse» s'est écrasée... à Dürrenäsch. C'est une «chape de plomb» qui s'abat sur le service! Et c'est avec affliction et respect que les aiguilleurs du ciel, s'accrochent à leur tâche. Dans les jours et les semaines qui suivent, toujours incrédule, tout un chacun erre dans les couloirs, encore troublé par les théories de «Stammtisch» que diffusent des soi-disant «experts».

Mais la vie continue et la confiance se rétablit au gré des événements. A l'évidence, la Caravelle n'a pas trahit son monde. Et quelques années plus tard, contrôleur à la TWR de Genève, le show des jets dans les zones d'approche et de départ exacerbe encore mon sentiment affectif pour elle.

Gilbert Noël  
(1er épisode de deux)



## Die Geschichte des Liedes vom «Aviator»

Auszug aus dem «Libro d'Oro della gloriosissima Cp.av. 10»:

Flugunfall 27.8.1938

7 Piloten fanden damals den Fliegertod:

Hptm. Bacilieri, Oblt. Mumenthaler, Oblt. Romegalli, Oblt. Del Grande, Oblt. Bonetti, Lt. Stäuble, Wm Schlegel.



Das Bild «Dübendorf» wurde vom Maler Friedrich Traffelet (1897-1954) 1937 gemalt. In seinem Bildbeschriftung erwähnt er die Kunstflugstaffel über dem Flugplatz. Es muss sich dabei um die Fliegerstaffel 10 mit den Fokker C V-Flugzeugen handeln. Das Bild befindet sich zur Zeit im Flugwaffenzimmer des Kader-Ausbildungszentrums (KAZ) in Dübendorf.

### Ablauf

Vier Maschinen der Fünferstaffel des Typs Fokker C V, die auf dem Flug von Dübendorf nach Bellinzona und weiter nach Lugano unterwegs waren, um an einer Flugveranstaltung die Belange der «Pro Aero» zu unterstützen, kamen nie am Ziel an.

Die Formation hatte sich, auf geradem Wege Richtung Disentis, im normalen Steigflug zwischen zwei Wolkenchichten bewegt, welche sich einander näherten. Der Kommandant gab ein entsprechendes Zeichen und reagierte mit einer Kurve nach rechts hoch, in welcher trotz Vollgas der Verband nicht mehr vollzählig mithalten konnte. Der jüngste Pilot (Lt. Guldemann) verlor seine Kameraden aus den Augen, sah plötzlich ein anderes Flugzeug von rechts her kommend in einer Linkskurve vor sich, versuchte anzuhängen, geriet unversehens in den Nebel und fiel in eine Vrille, aus welcher er nach zwei bis drei Umdrehungen im Stechflug herauskam. Dann suchte er via Lachen - Walensee - Chur - Oberalp





## Die Motorflug-Veteranen unterstützen die fliegerische Jugendförderung

Gemäss den Statuten unterstützt und zeichnet unsere Vereinigung jedes Jahr den Kunstflug-Schweizermeister in der Kategorie «Sportsman» mit einer Trophäe aus.



*Gilbert Noël,  
Alfred Ramseyer,  
Ricardo Reis,  
Christophe Keckeis  
und Marcel Gaille  
anlässlich der Preisübergabe im  
Fliegermuseum Payerne an den  
Sieger 2013 in der Kategorie  
«Sportsman», Ricardo Reis.*

## Les Vétérans du vol à Moteur soutiennent les jeunes dans le cadre de leur formation aéronautique

Notre association a, comme chaque année, décerné son trophée au champion de voltige dans la catégorie réservée aux débutants et baptisée «Sportsman».



## Die MFV unterstützen ebenfalls den IACE Internationalen Jungflieger Austausch 2014

Der Vorstand hat beschlossen der organisierenden Segelfluggruppe Nidwalden für die Durchführung des internationalen Jungfliegeraustausches von 2014 als Unterstützungsbeitrag Fr. 500.- zu überweisen. Ihre Beiträge, sehr verehrte Mitglieder, machen solche Unterstützungen möglich.

### **2014: les VVM apportent leur soutien à l'IACE, the International Air Cadet Exchange Association**

*Le comité a décidé d'accorder, pour l'année à venir, une subvention de fr. 500.-, au groupement du vol à voile de Nidwald, chargé de l'opération «échange de jeunes pilotes». C'est grâce à vos dons, chers collègues, qu'une telle opération reste possible.*



## Wenn Motorflug-Veteranen vergangene Zeiten wieder aufleben lassen

*Capt Hansjörg Herzog und der ehemalige DC-3-Capt Hans Versell anlässlich des Gauligletscher Gedenkfluges, in Erinnerung an den Absturz einer US Dakota, welcher sich vor 67 Jahren, am 19. November 1946 ereignete.*



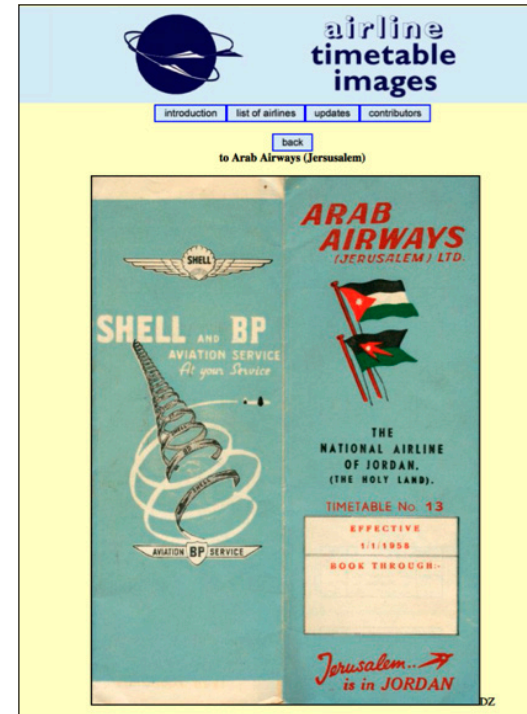
Hans Versell flog ca. 10 Jahre nach dem Gauligletscher-Unfall im Auftrag der UNO mit einer Balair DC-3 Einsätze im Mittleren Osten.



*Unsere MFV-Mitglieder Peter Thut und Hans Versell anlässlich des Gauligletscher-Gedenkfluges.*

Hans Versell gibt uns dazu folgende Information:

In den späten 50iger Jahren hatte ich einen Zweijahres-Vertrag mit den AAJ (Arab Airways Jerusalem Ltd), einer BOAC-Tochter in Amman/Jordanien. Wir besorgten mit den Dakotas DC-3 einen regelmässigen Liniendienst mit der «Royal Mail» an Bord nach Destinationen im Mittleren Osten wie Jerusalem, Damaskus, Beirut, Baghdad, Kuwait, Jeddah, Aden, Kairo, Maan und Aqaba.



[www.un.org/en/peacekeeping/missions/untso/](http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/untso/)) in Jerusalem. Dabei hatte ich auch die Aufgabe, als L+A-Inspektor die Flight-Checks (heute: proficiency check) für die Lizenz-Erneuerungen der BALAIR-Piloten durchzuführen.



In den 60iger Jahren flog ich für BALAIR auf DC-4 und DC-6 in Europa, sowie im Fernen Osten nach Destinationen wie Bahrain, Karachi, Bombay, Hong Kong, und Tokyo.

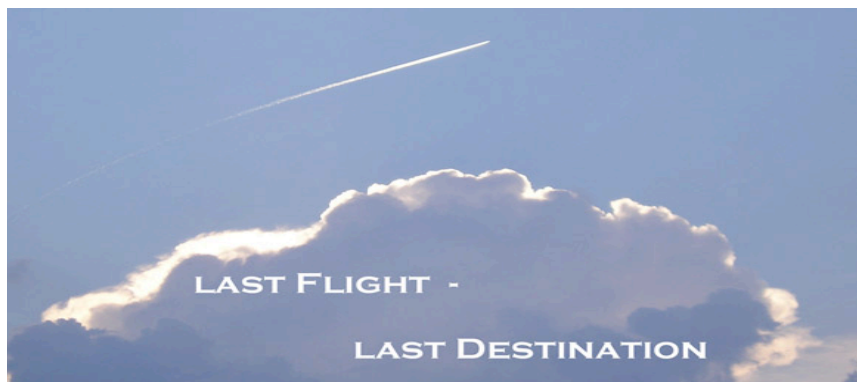
Danach trat ich als IFR-Fluginspektor in das damalige Eidg. Luftamt (L+A, heute BAZL) ein.

Auf Anfrage der BALAIR half ich sodann bei der Einführung der Swissair/Balair DC-3 im Auftrag der UNTSO (UN Truce Supervision Organisation, [http://](http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/untso/)

*Capt Hans Versell als UN-Pilot*

Mit freundlicher Genehmigung von Hans Versell,  
Euer Redaktor, Armando Bacçalà

## Nachrufe



Theodor «Thedy» Giger  
\*25.7.1921 †15.12.2012

Vor einem Jahr hat unser treuer Fliegerkamerad Theodor «Thedy» Giger seinen letzten Flug angetreten. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Peter Thut

(Die Redaktion entschuldigt sich für die verspätete Publikation)



Stefan Vock  
\*14.4.1930 †21.3.2013

Der Aero-Club Aargau hat mit Stephan Vock ein verdientes Ehrenmitglied verloren. Zusammen mit Pfarrer Ernst Heller war er der Initiator der legendären Behindertenflüge. Er hat auch den «fliegenden Samichlaus» ins Leben gerufen. Stephan war immer sehr grosszügig und sozial eingestellt. Seine offene, freundschaftliche und generöse Art wird uns stets in bester Erinnerung bleiben. Stephan war ein Vorbild für uns alle. Er wird uns fehlen.

(Kurzfassung des Nachrufs in der Birrfelder Flugpost von Werner Neuhaus und Heinz Wyss)



Alfred «Fredy» Glauser  
\*02.11.1921, †02.07.2013

Unser langjähriges Mitglied und ehemaliger Arbeitskollege als Fluginspektor im BAZL hat nach einem reichen Leben seinen letzten Flug angetreten.

Fredy war ein überaus geschätzter Pilot. Als einer der ersten IFR-Fluginspektoren der zivilen Luftfahrt hat er durch seine ruhige, kompetente und überlegte Persönlichkeit einen wesentlichen Beitrag zum guten Ruf des damaligen Luftamtes (L+A) beigetragen.

Seine menschlichen und fachlichen Qualitäten werden uns für immer in guter Erinnerung bleiben.

*Alfred «Fredy» Glauser était de longue date membre de notre association et, en tant qu'inspecteur de l'OFAC, un vieux collègue de travail. Après une vie pleine d'engagement, il nous a quitté pour son dernier vol. Fredy était un pilote très apprécié de tous. Comme inspecteur de vol IFR, dans le trafic aérien civil, il a par son calme, ses compétences et sa tranquille personnalité, contribué à la bonne réputation de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile de l'époque.*

*Pour ses qualités humaines et son caractère, il restera pour toujours dans notre mémoire.*

Armando Baccalà



**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 respedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Verstorben Décédé Decedutto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

## **FlightVTR 24, Dez. 2013**

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)

### **Geben Sie Ihre Inputs und Stories an die Redaktion:**

Armando Baccalà  
Honeggweg 22  
3612 Steffisburg  
T: 033 437 78 14  
F: 033 437 78 41  
E-Mail: [aebac@bluewin.ch](mailto:aebac@bluewin.ch)

Sie können ebenfalls Beiträge oder Inputs über unsere Homepage eingeben.

## ***FlightVTR 24, dec 2013***

*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 Inputs ou histoires à la rédaction:***

*Armando Baccalà  
Honeggweg 22  
3612 Steffisburg  
T: 033 437 78 14  
F: 033 437 78 41  
e-mail: [aebac@bluewin.ch](mailto:aebac@bluewin.ch)*

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