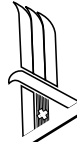




Motorflug-Veteranen des AeCS  
Vétérans du Vol à Moteur de l'AeCS  
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS  
Veterans Aviatica a Motor de AeCS



**FlightVTR**

**Periodisches Informationsblatt**  
**Bulletin d'information périodique**

N° 20 - Décembre 2011 / Dezember 2011

---

## Das Wort des Präsidenten

### Liebe Motorflug-Veteraninnen und Veteranen,



Seit einigen Wochen kennen wir die neue Zusammensetzung unseres Parlaments. Die Erneuerungswahl des Bundesrates, unserer Exekutive am 14. Dezember 2011, dürfte einige Tage vor dem Erscheinen dieses Informationsblattes erfolgt sein. Es bleibt zu hoffen, dass während der neuen Legislaturperiode das Wohl und die Sicherheit unseres schönen Landes und seiner Bevölkerung, wieder im Zentrum der parlamentarischen Arbeit steht und damit das üble Parteiengezänk und die Profilierungssucht einiger VolksvertreterInnen in den Hintergrund gedrängt wird. Wunschdenken ??

Einige Industriestaaten am Rande des Bankrotts, Kriege und Aufstände im Nahen Osten, die labile Finanz- und Wirtschaftslage sowie die zunehmende Migration : Es drohen politische und soziale Unrast für Regionen, in denen viele bisher den ewigen Frieden für garantiert erachteten. An echten Herausforderungen für Parlament und Regierung fehlt es jedenfalls nicht.

Die Luftraumstruktur in unserem Land ist sehr komplex, nicht gerade übersichtlich und fast jährlichen Änderungen unterworfen. Luftraumverletzungen nehmen zu. In naher Zukunft werden mehrere zusätzliche IFR-Anflugverfahren beantragt, was den Luftraum

für VFR-Flüge zunehmend einschränkt. Dies wiederum dürfte einen Rückgang in der Leichtaviatik, mit allen Konsequenzen, nach sich ziehen.

Der AeCS setzt sich für strukturelle Änderungen des schweizerischen Luftraumes ein. Dies mit den Zielen, eine einfache Luftraumstruktur zu schaffen, das Konzept „flexible use of airspace“ umzusetzen und dabei neue, bereits vorhandene Technologien anzuwenden, um gesamthaft die Flugsicherheit zu erhöhen. Entscheidend wird sein, dass alle Änderungen dem europäischen Standard entsprechen. Damit dieser Prozess, welcher einige Jahre in Anspruch nehmen wird erfolgreich ablaufen kann, braucht es die Bereitschaft aller Betroffenen. Es sind dies: BAZL, Skyguide, Luftwaffe, Luftverkehrsbetriebe sowie die Leichtaviatik.

Die langjährige Flugerfahrung vieler Motorflug-VeteranInnen kann hier mithelfen, diese Bestrebungen des AeCS zu unterstützen. Es liegt im Interesse aller Piloten, diese hochgesteckten Ziele zu erreichen. Ich rufe Sie alle auf, dieses Projekt aktiv mit zu gestalten und Erfahrungen oder Vorschläge über Ihre Sektion oder Regionalverband einzubringen.

Neuer, frischer Wind aus dem Verkehrsministerium im Bundeshaus !!

Anlässlich des Luftfahrt-Forums der Aerosuisse am 14. Oktober 2011 in Luzern – wir sind hier auch Mitglied – hat Bundesrätin Doris Leuthard vor der versammelten schweizerischen Luft- und Raumfahrtbranche, die Bedeutung der Schweizer Aviatik hervorgehoben.

Im letzten November hat der Vorstand der Motorflug-Veteranen, mit grosszügiger Unterstützung des Zentralsekretariats des AeCS eine grössere Mitgliederwerbung bei allen Motorflug-Piloten des AeCS eingeleitet, welche die Bedingungen „Veteran“ zu sein, erfüllen. Jetzt hoffen wir natürlich auf einen Schub Neumitglieder.

Es bleibt mir, Ihnen allen und Ihren Angehörigen, für die kommenden Festtage, meine besten Wünsche für Gesundheit und Erfolg zu übermitteln. Frohe Weihnachten, „es guet's Nöis“ und für die noch aktiven Piloten weiterhin „happy landings“.

Euer Präsident, A. Ramseyer

## ***Le mot du Président***

### ***Chers Vétérans,***

*Depuis plusieurs semaines déjà, nous connaissons la nouvelle composition de notre Parlement. Et la votation relative au renouvellement du Conseil Fédéral, le 14 décembre prochain, devrait déjà avoir eu lieu lorsque ce bulletin paraîtra. Il est*

à espérer qu'au cours de la nouvelle législature, le bien-être et la sécurité de notre beau pays, à l'inclusion de toute sa population, seront à nouveau au centre des préoccupations parlementaires, repoussant ainsi à l'arrière plan les chamailleries des partis et le profilage de certains représentants du peuple. Vœux pieux ?...

En effet, certains pays industrialisés au bord de la faillite ; les guerres et les soulèvements au Moyen-Orient ; une situation financière et économique instable ; ainsi qu'une migration croissante sont autant de facteurs qui accentuent les troubles politiques et sociaux dans des régions considérées auparavant comme une garantie pour une paix durable. De véritables défis qui ne manqueront donc pas pour le parlement et le gouvernement.

Et chez nous, en Suisse, l'organisation de l'espace aérien reste très complexe. Sans vue d'ensemble établie, elle est soumise presque chaque année à des modifications. Les violations y sont en augmentation. Dans un proche avenir, plusieurs nouvelles procédures d'approche IFR seront sollicitées. Ce qui ne manquera pas de provoquer des restrictions supplémentaires pour les vols VFR et engendrera encore une baisse des activités de l'aviation légère avec toutes les conséquences qui en résultent.

En réponse, l'AéCS s'engage pour une réorganisation de notre espace aérien. Ceci dans le but d'y installer une structure pratique ; de mettre en œuvre le concept « flexible use of airspace » ; et d'appliquer ainsi les technologies déjà à disposition qui sont essentielles à l'amélioration de la sécurité du vol en général. Il s'avère crucial que toutes les modifications apportées, satisfassent aux exigences des normes européennes pour que ce processus, qui prendra plusieurs années, soit un succès. Il faudra compter sur la volonté de toutes les parties concernées, à savoir : OFAC, Skyguide, les forces aériennes, les entreprises de transport aérien et l'aviation légère. La longue expérience aéronautique de bien des «vétérans du vol à moteur» peut contribuer à soutenir les efforts de l'AéCS. Il est de l'intérêt de tous les pilotes d'atteindre ces objectifs ambitieux. Je vous appelle tous à participer activement à la réalisation de ce projet et d'y apporter votre expérience ou vos suggestions par le biais de votre section ou de votre association régionale.

Un nouveau vent de fraîcheur souffle aussi sur le ministère des transports du Palais Fédéral ! A l'occasion du Forum de l'aviation organisé par AEROSUISSE, dont nous sommes membre, la Conseillère fédérale Doris Leuthard a mis en évidence l'importance de notre aviation devant un parterre de représentants des secteurs aéronautiques et aérospatial

A relever également que le comité des Vétérans du Vol à Moteur, avec le généreux appui du Secrétariat Central de l'AéCS, a lancé, en novembre dernier, une grande action de recrutement auprès de tous les pilotes qui remplissent les conditions d'une adhésion. Nous espérons pouvoir compter sur l'inscription d'un nombre important de nouveaux membres.

*Il me reste à vous transmettre à tous, ainsi qu'à vos proches, mes meilleurs vœux de santé et de succès pour la nouvelle année, de belles fêtes de Noël et de nouvel-an. Pour ceux qui sont encore actifs : de nombreux « happy landings » !*

*Votre Président, Alfred Ramseyer*

---

## **EDITORIAL**

Schon stehen wir wieder vor einem neuen Jahr. Einem doch etwas besonderen Jahr: einerseits dauert das Jahr 2012 einen Tag länger, andererseits gibt es da einen mysteriösen Inka-Kalender...., so oder so: „tempus fugit“ oder wie G. Galilei (1564-1642) herausfand: „Eppur si muove“ (sie dreht sich doch).

Banale Feststellungen hin oder her, die Mitglieder der Motorflug-Veteranen dürfen auf ein gelungenes 2011 zurückblicken, mit interessanten und geselligen Zusammentreffen anlässlich der GV in Lausanne und des Jahresausfluges in das Paul Scherrer Institut in Villigen und dem anschliessenden Besuch des Flugplatzes Birrfeld.

(Siehe auch Beitrag in dieser Ausgabe). Einmal mehr kann ich nur feststellen: „les absents ont toujours tort“ (ausgenommen diejenigen, welche leider verhindert waren und diejenigen, welche sich entschuldigt haben).

Auch das nächste Jahr wird uns wieder fröhliche Zusammentreffen bescheren, auf die ich mich bereits heute freue, wenngleich die Aussichten auf die EU und den €, sowie auf die übrige Weltlage im TAF nicht eben CAVOK verheissen.

### **Nicht vergessen:**

- **Unsere GV findet Dienstag, 22. Mai 2012 auf dem Militärflugplatz in Alpnach statt. Bitte Datum vormerken und reservieren!**
- **Unser Herbstausflug findet Dienstag, 25. September 2012 in die Region Gruyères statt. Bitte Datum ebenfalls vormerken und reservieren!**

Mit den besten Wünschen und Veteranengrüssen,

Euer Redaktor, Armando Baccalà

## **EDITORIAL**

Nous nous retrouvons déjà à l'aube d'une nouvelle année. Une année un peu particulière. D'une part, l'année 2012 comptera un jour de plus et, d'autre part, il y a ce mystérieux calendrier Inca ?...Mais de toute façon « tempus fugit » ou « Eppur si muove » (et pourtant elle tourne) comme Galilée (1564-1642) l'a découvert.

Observations banales ou pas, les vétérans du vol à moteur peuvent se retourner sur une année 2011 réussie, avec une intéressante et conviviale réunion à l'occasion de l'assemblée générale de Lausanne et une sortie annuelle à l'institut Paul Scherrer à Villigen, suivie d'une visite de l'aérodrome de Birrfeld (voir aussi l'article dans ce bulletin). Une fois de plus, je me permets d'affirmer que « les absents ont toujours tort », (sauf pour ceux qui étaient empêchés de participer ou pour ceux qui ont eu la courtoisie de s'excuser)

L'année prochaine nous offrira, également, des rassemblements festifs, dont je me réjouis d'ores et déjà, bien que les perspectives pour l'UE et l'Euro, ainsi que la situation mondiale en général ne s'annoncent pas sous les meilleurs auspices c.-à-d. CAVOK dans le TAF.

### **Ne pas oublier :**

- **Notre AG aura lieu le mardi 22 mai 2012 sur l'aérodrome d'Alpnach. Prière de noter la date et de réserver.**
- **Notre sortie d'automne nous conduira au pays de Gruyères le 25 septembre 2012. Veuillez également noter la date et procéder à la réservation.**

Avec les meilleurs vœux et cordiales salutations,

*Votre rédacteur, Armando Baccalà*

## **„In 80 Millionen Jahren um die Welt“ MFVS Herbstausflug der Motorflug-Veteranen des AeCS**

Alle kennen Jules Verne's „Reise um die Erde in 80 Tagen“ und viele haben eine der Verfilmungen des Stoffes gesehen.

Aber wer kennt den Film „In 80 Millionen Jahren um die Welt“ und das Paul Scherrer Institut PSI? Um hier eine Wissenslücke zu füllen, trafen sich im aargauischen Villigen, wo das PSI domiziliert ist, ein paar Dutzend Motorflug-Veteranen zu ihrem jährlichen Herbstausflug.

Das Programm hatte kurzfristig geändert werden müssen, weil das ursprüngliche Ziel, der neue Flugplatz von Bressaucourt, noch nicht fertiggestellt war und damit der geplante Besuch verschoben werden musste.

### **Einblick in die Forschungsarbeit**

Präsident Alfred Ramseier begrüßte die erwartungsvolle Schar und übergab das Wort an Robert Maag, Mitarbeiter am PSI und selber Pilot in Langenthal. Er stellte das Institut als einen Ort des Dialogs zwischen Wissenschaft und Gesellschaft unter Einbezug der Öffentlichkeit vor, welcher die Forschung nähergebracht werden soll. Unter anderem

erzählte Robert Maag vom ersten Satelliten, der vom PSI entwickelt, gebaut und in die USA spedit wurde. Unglücklicherweise ging dieser dann aber bei der NASA zu Bruch, und es galt, wieder von vorne zu beginnen.

Für den zweiten Teil verschoben die Motorflug-Veteranen ins Besucherzentrum, wo an verschiedenen Stationen die Tätigkeit des PSI an vier Themen attraktiv aufgezeigt wird: Energiehunger, Therapien und Medikamente, Grundlagenforschung zur Lösung der Zukunftsprobleme und Materialien der Zukunft. Abgerundet wurde der Besuch mit dem mitreissenden Film „In 80 Millionen Jahren um die Welt“, der den Kreislauf des Kohlenstoffes thematisiert.

### **Spontanes Highlight**

Kurze Zeit später trafen die Motorflug-Veteranen auf dem Flugplatz Birrfeld ein, wo sie von Max Riner, Präsident des Regionalverbandes Aargau, herzlich willkommen geheissen wurden.

Riner stellte den Flugplatz und seine Bedeutung vor und offerierte den Gästen im Namen des AeCA den Apéro. Beim anschliessenden Mittagessen im Flughafenrestaurant blieb genügend Zeit für den Gedankenaustausch. An Themen und Diskussionsstoff fehlte es beileibe nicht.

Als Zugabe folgte später ein spontaner Höhepunkt: Max Vogelsang hatte die Veteranen in seinen Betrieb auf dem Flugplatz eingeladen.

Aus gesundheitlichen Gründen war es ihm aber bedauerlicherweise nicht möglich, persönlich dabei zu sein. Louis Wassmer hiess an seiner Stelle die Gäste willkommen, die bewundernd den turbinengetriebenen Votec 452 begutachteten und intensiv diskutierten. Dass Max Vogelsang neben der Entwicklung der Votec-Familie noch Zeit für die aufwändige und sorgfältige Restaurierung eines ehemaligen AT-16-Trainers

verbleibt, fand grosse Anerkennung. Die Bilanz: ein schöner Ausklang eines herrlichen Fliebertages.

Franz Wegmann  
(mit freundlicher Genehmigung des Autors)



Fachleute unter sich: Die Motorflug-Veteranen begutachten und bewundern den turbinengetriebenen Votec 452 von Max Vogelsang.

*Spécialistes entre eux: les Vétérans du vol a moteur expertisent et admirent le Votec 452 turbopropulsé de Max Vogelsang.*

## **Geglückte Bauchlandung der Balair-Viking HB-AAN in Basel am 3. September 1960**

**Im Fliegermagazin „SkyNews.ch“ vom September 2010 erschien ein interessanter Bericht über den spektakulären Vorfall. (Siehe auch VTR 19). Unser Mitglied Willy Saegesser war Copilot auf dem Flug von Southend nach Basel. Wir baten ihn, das Erlebte aus Sicht der Cockpitbesatzung zu beschreiben. Nach mehr als 50 Jahren (!) erinnert er sich:**



Unsere Viking war mit 30 Passagieren nicht ganz voll besetzt. Hendrik Benninga war mein Flugkapitän, Stewardess (so nannte man damals die Flugbegleiterinnen) war Hildy Schürf.

Wir stellten bereits nach dem Start in Southend fest, dass mit dem rechten Gear etwas nicht in Ordnung war.

Beim verlangten Kontrollflug über den Tower teilte uns dieser mit, dass das rechte Gear nur zur Hälfte eingefahren sei und leicht schwinde. Wir besprachen die Situation und beschlossen aus folgenden Gründen den Flug nach der Homebase Basel fortzusetzen:

- Wir hatten Fuel für mindestens 4 Stunden und 45 Minuten.
- Die Passagiere wollten nach Basel.
- Der Flughafen BSL hatte mit seiner umfassenden Infrastruktur genügend Zeit, um alles für unsere allfällige Notlandung vorzukehren.
- Wir hatten so genug Zeit, noch einiges zu versuchen und allenfalls die Notlandung in Ruhe vorzubereiten.

Das teilten wir dem Tower Southend mit und per HF der Homebase Basel. Der Balair sagten wir zudem, dass wir die Passagiere erst nach Erreichen der Flughafenregion Basel ins Bild setzen und instruieren würden. Wir teilten nun unsere Tätigkeiten folgendermassen auf: Einer von uns flog einige Zeit, navigierte und machte die Voice, während der Andere die vorhandenen Manuals studierte und mit der Emergency Handpumpe versuchte, Einfluss auf das Gear zu nehmen. Dann wechselten wir die Rollen und wiederholten das Ganze mehrmals. Checklisten für derartige Situationen hatten wir leider keine, einzig für die Notbetätigung des Fahrwerks war eine vorhanden. Da wir den Defekt und dessen Ursache nicht kannten, war letztere Massnahme eher fraglich.

Nach 2 Stunden und 45 Minuten erreichten wir die Region Basel. Den Passagieren erklärten wir die Situation; auch dass wir noch rund zwei Stunden in der Luft bleiben müssten, um das restliche Benzin vor der Notlandung zu verbrennen. Wir informierten sie auch über die beabsichtigten Massnahmen, um das Gear eventuell doch noch ausfahren zu können. So stachen wir unsere Vickers Viking HB-AAN mehrmals leicht an



und zogen dann mit etwa 2g um ein allfälliges Ausfahren zu unterstützen; weiter flogen wir durch mehrere vorhandene Cumulus, um uns durchschütteln zu lassen, leider alles ohne den geringsten Erfolg. Die Passagiere ertrugen das alles mit vorbildlicher englischer Gelassenheit. Als wir uns sicher waren, dass uns nun eine Bauchlandung nicht erspart bliebe, instruierten wir die Passagiere über das von ihnen erwartete Verhalten während des Anfluges und der Notlandung. Auf der letzten Platzrunde hätten sie auf unser Zeichen die demonstrierte Position einzunehmen. Dieses Zeichen bestünde darin, dass ich nach hinten käme und die vier freigemachten Notausstiegs-Fenster herausnehmen würde. Das war denn auch nach zwei Stunden Flug über der Flughafenregion der Fall, und beim Demontieren dieser Fenster machten sich tragisch-komischerweise noch eine Woldecke und drei Kissen auf und davon.

Wir Piloten konzentrierten uns nun auf unsere vorbesprochenen Procedures für den Anflug und die Landung: Hendrik flog den Final der Ost-West Piste so an, dass die Landung im westlichen Sektor nach der Kreuzung mit der Hauptpiste stattfinden würde. Wir wählten die kürzere Piste und den Aufsetzpunkt bewusst; wir wollten damit die Blockierung der Hauptpiste vermeiden.

Wir baten die Passagiere, nach dem Stillstand am Boden solange in den Sitzen zu bleiben, bis wir aus dem Cockpit das Zeichen zum Verlassen des Flugzeuges geben würden. Nun begann der eigentliche Anflug: Flugkapitän Hendrik Benninga flog die Piste in der Configuration Gear up und Flaps Approach, leicht schleppend, mit Power sowie Speed 150 km/h an. Auf ca. 3 bis 5 Meter über der Piste orderte er Full Flaps und Power off. Ich betätigte die Flaps und schaltete die Zündung beider Motoren aus, gleichzeitig beide Motoren-Feuerlöscher in Betrieb setzend.

Als wir nach dem Ausrutschen des Flugzeuges die Türe zur Kabine öffneten, schauten uns einmalig disziplinierte Passagiere in Erwartung unseres Signals zum Verlassen des Flugzeuges an. Die geöffneten Notausgänge mussten nicht benützt werden. Alle konnten durch die normalen Rumpftüren aussteigen; diese waren nur einen halben Meter über Boden! Die Passagiere hätten mindestens dieselben Anerkennungs-schreiben verdient wie wir sie vom Flughafen, der Direktion der Balair, der Direktion des Luftamtes und von den Tour Operator erhalten haben.



Auch der Rumpfunterteil der Viking wurde beschädigt, aber wenige Wochen später ging die HB-AAN wieder in Dienst.

Grund für die Bauchlandung war ein gebrochener Bolzen der Fahrwerkverriegelung.

Willy Saegesser

**1944 konnte er, wollte aber nicht;  
2011 wollte er, durfte aber nicht!**

**Die Rede ist von Peter Spoden, welcher mit seinem Nachtjäger Me110 um ein Haar in Dübendorf notgelandet wäre, nachdem er sich nach einem Einsatz über Friedrichshafen arg verfranzt hatte.**

In seinem Buch „Ich war Nachtjäger in Görings Luftwaffe“ beschreibt er den Einsatz mit den folgenden Worten:

„Am 28.4.1944 flogen mehrere hundert Viermotorige über Mittelfrankreich und die Schweiz auf Friedrichshafen zu, um die Stadt am Bodensee zu bombardieren. Unsere Staffel startete mit neun Me110 um 00.50 Uhr von Hagenau aus. Nicht alle Piloten hatten Feindberührung, weil die Luftlage am Boden und in der Luft ziemlich unklar war. Die RAF flog mit geringem Bombenabwurf gleichzeitig Scheinangriffe auf Stuttgart und Pforzheim, irritierte die Bodenorganisation und man vermutete einen Angriff auf Augsburg oder München, wie man uns auf Kurzwelle mitteilte. Auch ich ließ mich in der Luft davon leiten und glaubte an einen Angriff auf München, als ich mich endlich bei schlechter Navigation verspätet über der brennenden Zeppelin-Stadt befand. Durch die Wolken sah ich einen langgestreckten See südwestlich des brennenden Objektes und glaubte den Starnberger See zu erkennen, so daneben war ich mit meiner Navigation. Also Kurs weiter nach Westen, um vielleicht doch noch ein Feindflugzeug beim Abflug zu entdecken.

Da erkannte ich unter mir ganze Scheinwerferbündel und erleuchtete Flugplätze, von denen dauernd grün geschossen wurde, also die Aufforderung sofort zu landen. Das ganze Feuerwerk am Boden machte mich misstrauisch und ich bat meinen Bordfunker um eine genaue Position. Das ging damals natürlich nicht so elegant wie heute, wo das automatische GPS ständig Länge und Breite in Dezimalen anzeigt.

„Herr Leutnant, wir sind über der Schweiz!“ rief er ganz aufgeregt, weil das uns deutschen Fliegern natürlich strengstens verboten war. Also schnell Nordkurs auf Hagenau, ins Elsass und dort gelandet.

Mein Staffelpitän, Wim Johnen, befand sich in einer wesentlich schwierigeren Lage. Nach Luftkampf mit einer Lancaster verlor er einen Motor und kurvte mit nur einem Motor etwas hilflos zwischen den Bergen in einem Gelände, welches er nicht kannte. Er wurde von den Bodenscheinwerfern immer geblendet, wie er in seinem Buch „Duell unter den Sternen« berichtet. Man schoss vom Boden grüne Leuchtsignale als Landefreigabe. Wegen der neuen Antennen und zusätzlicher Funkmess-Geräte konnte er seine Flughöhe schlecht halten. Da erkannte er vor sich einen hell erleuchteten Flugplatz; Fahrwerk heraus und hingesezt.

Es war genau 02:15 Uhr Schweizer Zeit. An ein Durchstarten mit einem Motor war damals nicht zu denken. Beim Ausrollen sah er im Bordscheinwerfer abgestellte Boeing 17, also „fliegende Festungen«, die an Tagen vorher von deutschen Tagjägern abgeschossen und wie er dort notgelandet waren. Da wusste auch Wim, dass er sich in der Schweiz befand. Seine Maschine wurde gleich von bewaffneten Eidgenossen umstellt. Der Militärplatz hieß Dübendorf, bei Zürich. Die Besatzung der neuen Messerschmitt 110 G4 wurde ins Offizierskasino geleitet, wo sie von den amerikanischen Bomberbesatzungen mit lautem Hallo und Sekt empfangen wurden: „Oh, ihr damned Messerschmitt-Boys! Warum kämpft ihr noch für Hitler?“

Der weitere Verlauf mit geheimen Verhandlungen und der anschliessenden Sprengung des Nachtjägers im Austausch gegen 12 neue Me109 „Gustav“ ist bekannt. Die Original-Lichtenstein (Radar-)Antenne der gesprengten Me110 von Oblt Johnen hängt im Flieger- und Flabmuseum in Dübendorf.

Peter Spoden wurde nach dem Krieg bei der Lufthansa Flugkapitän auf der DC-3, der Super Constellation, der B-707 und der B-747. Er ist heute über 90 Jahre jung und u.a. Mitglied der deutschen Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“. Diese Vereinigung pflegt kameradschaftliche Beziehungen mit den Motorflugveteranen des AeCS. Präsident „Ramy“ Ramseyer und Vizepräsident Peter Thut besuchten die „Alten Adler“ an ihrem



Peter Spoden erklärt die Lichtenstein-Antenne seines St Kdt Johnen.  
*Peter Spoden explique l'antenne Lichtenstein de son Cdt Esc Johnen.*



Peter Spoden mit Ju-52 Mechaniker Karl Sängner.  
*Peter Spoden avec le mécanicien du Ju-52 Karl Sängner.*

Frühjahrstreffen 2011 in Gersfeld (D). Zu vorgerückter Stunde wurde eine Abmachung getroffen: „Am 5. Juli 2011 kommt Peter Spoden nach Dübendorf um die Antenne seines Staffel-kommandanten zu „inspizieren“! Gesagt, getan! Sein Sohn Peter Spoden junior flog ihn mit einem zweiseitigen Sportflug-zeug in die Schweiz. Landung in Dübendorf war die Absicht, was im Gegensatz zu 1944 nicht bewilligt wurde. Siehe Titel.... So wurde das Birrfeld als Destination angesteuert. Wir erlebten ein paar unvergessliche Stunden unter Fliegerkameraden. Das Mittagessen im Flüügerstübli, die Besichtigung der Lichtenstein-Antenne, das Wiedersehen mit der Tante JU und ein Kurzbesuch im Offizierskasino (heute FAI) bedeuteten Nachtjägerpilot Peter Spoden viel. Die Bilder sprechen für sich.

Peter Thut



Ramy Ramseyer - Peter Spoden sen. - Kioko Uike (Objektpatin Me109 / Mairaine du Me-109) - Peter Spoden jun. - Peter Thut

---

***Il pouvait en 1944, mais ne voulait pas ;  
il voulait en 2011 mais ne fut pas autorisé***

*La parole est de Peter Spoden ; il atterrit en urgence à Dübendorf avec son chasseur de nuit Me 110 après s'être égaré à la suite d'un engagement sur Friedrichshafen.*

*Il décrit dans son livre « J'étais un chasseur de nuit dans les forces aériennes de Göring » sa mission de la façon suivante :*

*« Plusieurs centaines de quadrimoteurs traversèrent le centre de la France et la Suisse le 28.4.1944 en direction de Friedrichshafen afin de bombarder cette ville du lac de Constance. Notre escadrille décolla depuis Hagenau à 00.50 h avec*

neuf Me 110. En raison de la situation confuse régnant en l'air et au sol, tous les pilotes n'étaient pas entrés en contact avec l'ennemi. La RAF était engagée pour des bombardements de faible intensité en tant qu'attaque simulée sur Stuttgart et Pforzheim ; cela irrita l'organisation au sol car on supposait une véritable attaque sur Augsburg ou Munich selon les informations données par ondes courtes. Je me laissais moi-même influencer par ces informations et cru à une attaque sur Munich lorsque je me trouvais enfin, en retard, et par mauvaise navigation en vue de la ville d'origine du Zeppelin qui était en feu. J'aperçus au travers des nuages un lac allongé au sud-est de la ville en feu et crus reconnaître le lac de Stamberger ; j'étais vraiment bien à côté de mon plan de navigation. Je pris alors un cap plein ouest dans le but de découvrir éventuellement un avion ennemi au décollage.

Puis, je reconnus au dessous de moi des tirs nourris de fusées vertes intimant l'ordre d'atterrir parmi de nombreux faisceaux de projecteurs et d'aérodromes éclairés. Je me méfiais de tous ces feux d'artifice au sol et demandais à mon opérateur radio d'établir notre position. Cela ne se passa naturellement pas comme aujourd'hui avec la GPS qui indiquent les coordonnées à la décimale près. « Mon Lieutenant, nous sommes en Suisse ! » répondit-il tout excité ; ceci était bien entendu absolument interdit à nous les aviateurs allemands. Alors, immédiatement cap au nord afin d'atterrir à Hagenau en Alsace.

Wim Johnen, mon chef d'escadrille, se trouvait dans une situation beaucoup plus difficile. Il perdit un moteur après un combat aérien avec un Lancaster et continua de voler d'une façon désespérée sur un seul moteur entre les montagnes en terrain inconnu. Comme il le rapporte dans son livre « Duel sous les étoiles », il était constamment ébloui par des projecteurs au sol. Il n'était pas en mesure de maintenir correctement son altitude en raison des nouvelles antennes et d'appareils goniométriques additionnels. Il aperçut devant lui un aérodrome bien éclairé, sortit le train et atterrit sur ce terrain.

Il était exactement 02.15 h en Suisse, Il n'était pas envisageable d'effectuer une remise de gaz avec un seul moteur. Durant le roulage, il vit dans le faisceau du projecteur de bord un Boeing B 17 « Forteresse volante », endommagé par la chasse allemande, qui avait effectué un atterrissage forcé. Wim savait bien qu'il se trouvait en Suisse. L'aérodrome s'appelait Dübendorf près de Zurich. L'équipage du nouveau Messerschmitt 110 G4 fut conduit au mess (Casino) des officiers et accueilli par un bruyant « Hello » et un verre de mousseux par les aviateurs du bombardier américain : « Eh sacrés Messerschmitt boys ! Pourquoi vous battez-vous encore pour Hitler ? ».

La suite de l'histoire avec les tractations secrètes et la destruction exigée du chasseur de nuit en échange de 12 nouveaux Me 109 « Gustav » est bien connue. L'antenne radar originale « Lichtenstein » du Me 110 détruit, du premier lieutenant Johnen, est conservée au musée de l'aviation et de la défense contre avion à Dübendorf.

*Après la guerre, Peter Spoden devint Commandant sur DC-3, Super Constellation, B-707 et B-747 auprès de la Lufthansa. Il est âgé aujourd'hui de 90 ans et fait partie, entre autres, de l'association emblématique des « Alte Adler ». Cette communauté maintient des relations amicales avec les Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS. Le Président « Ramy » Ramseyer et le Vice Président Peter Thut rendirent visite aux « Vieux Aigles » durant leur réunion printanière 2011 à Gersfeld (D). Un accord fut établi lors de cette visite : « Le 5 juillet 2011, Peter Spoden viendra à Dübendorf afin « d'inspecter » l'antenne de son chef d'escadrille ! ». Sitôt dit, sitôt fait ! Peter Spoden junior, son fils, le conduisit en Suisse à bord d'un avion bimoteur. L'intention était d'atterrir à Dübendorf ; au contraire de 1944, l'autorisation ne fut pas accordée, voir titre ... Birrfeld servit alors de destination alternative. Nous avons passé des heures inoubliables entre camarades aviateurs. Le déjeuner au « Flüügerstübli », la visite de l'antenne « Lichtenstein », revoir la Tante JU et un bref passage au mess de officiers (aujourd'hui FAI) furent d'une grande signification pour le pilote de chasse nuit Peter Spoden, Les images parlent d'elles-mêmes.*

Peter Thut

---

### **Un gros pépin avec DH-100 Vampire**

**voir également: Gebrochene Flügel de P. Brotschi, p. 183**

*Le 20.5.1950 je fus breveté « Pilote militaire » dans l'Abbatiale de Payerne. Je volais sur Morane et l'avenir s'ouvrait devant moi.*

*Le 1.6.1950 je prenais mon service à l'escadrille d'aviation 1, de l'esca. surv à Payerne. Les premiers mois furent bien occupés par les transitions de rigueur pour les pilotes professionnels, soit les Me-108 (Taifun), C-36, AT-16, CV, C35 ... et la formation de moniteur de vol. Le tout fut couronné par le passage, avec l'ensemble de l'esc. 1, sur le DH 100 vampire, qui venait d'être acquis par les Forces aériennes. Ce fut un grand pas dans le futur qui nous demanda un entraînement intensif. Nos progrès furent cependant rapides et nous étions régulièrement engagés dans des démonstrations pour des écoles et corps de troupes en service.*

*Vint ainsi la fin de l'année 1952, lorsque le Cdt et chef d'arme, Divisionnaire Rhyner fut remplacé dans ses fonctions par le Divisionnaire Etienne Primault. A l'occasion de ce passage de pouvoir il fut décidé de faire défiler l'ensemble de l'escadre de surveillance, le 12 décembre, à Dübendorf. Ce jour-là la météo était mauvaise; brume au sol et brouillard élevé, temps typique de décembre dans la vallée de la Glatt.*

*Nous attendons longtemps l'ordre de décollage. Il arrive, finalement; tout le monde roule, décolle, s'organise et défile enfin à basse altitude, devant la tour de contrôle. Les plus lents (C-36 04 suivis des Mustang P 51) devant, et les plus rapides (2 esc de DH 100), derrière.*

*Tout de suite après le défilé, dislocation pour l'atterrissage. Nous, qui avons passés en derniers, sommes les premiers à atterrir. Moi même, No 12 de la « 1 » je suis le dernier des premiers.*

*La météo étant de plus en plus mauvaise, les pilotes qui me précèdent dans le circuit, élargissent chacun un peu plus leur virage, si bien que je tourne moi-même en Finale non loin du Greifensee.*

*La tour demande continuellement nos positions, signe qu'elle peine à garder la vue d'ensemble.*

*Je me souviens en particulier de la voix inconfondible de Kurt Frei, dernier de la 2.esc. qui répondait « Posi Zoologischer Garten » ! J'ai senti immédiatement la rigolade, silencieuse de tous mes camarades, qui comme moi avaient bien perçu et décrypté le sous-entendu du message, adressé à la tour et un peu à tout le monde. Cependant étant en Finale, train-volets sortis, j'étais inquiet car je savais que j'étais suivi et je me tordais le cou pour observer l'espace, surtout à l'arrière.*

*Je fus tranquilisé, lorsque la tour répondit au Cdt de la 2, qui me suivait: « letzte Bambini finale ». J'étais en finale « ils » m'avaient vu, tout allait bien!*

*Mais ma joie fut bien courte: une ombre immense, un Vampire gigantesque, surgit par dessus mon épaule gauche, me frôle et me dépasse en un éclair. C'est à ce moment que le grand cirque commence: Car pris dans les remous, mon avion devient incontrôlable et je suis près du sol! Mes commandes sont folles. Mes efforts pour reprendre le contrôle n'aboutissent que par moments et partiellement. Je crois que c'est la fin, tout en me battant je me dis: « voilà c'est comme cela que ça se passe » !*



*La reconstruction a établi que j'avais d'abord touché le sol de l'aile droite et que, à ce moment, ma tête avait heurté le viseur, ce qui m'avait assommé. Le film qui avait été tourné à l'occasion de ce défilé, montre mon avion se dresser, retomber, rebondir, et finalement s'arrêter, après une glissade d'environ 700 m. Quant à moi, je ressens les derniers soubresauts, je reviens à moi, j'entends du bruit et je*

*sens de la chaleur. Je veux arrêter le réacteur: mais je réalise que je n'ai plus de manette, plus d'instruments et plus de cockpit. En fait je suis attaché sur mon siège, les pieds tordus, pratiquement dans la neige.*

*J'actionne le mécanisme des sangles/parachute et je m'éloigne péniblement, les jambes écartées, et je finis par tomber après quelque mètres, la tête dans la neige, tandis que les pompiers inondent la carcasse de mousse carbonique.*

*Quelqu'un m'a certainement relevé, car je suis debout et je m'entends dire: « Kari gib mir eine Zigarette » et la réplique acide:« Du dumme Kerl, hesch jo kei Schnurre me ! »*

*Je me revois tapant les pieds, pour les redresser, contre le pneu de sa jeep, sans ressentir aucune douleur. Je me revois montant dans l'ambulance à côté de l'entrée principale de l'aérodrome. Je me couche sur le brancard. Je sens la chaleur du sang qui coule dans ma nuque. Je mets les doigts dans l'oreille gauche, puis dans la droite: ils sortent tout rouges et je pense: Je suis fichu!*

*Un jeune médecin assistant de l'IMA (Institut médical de l'aviation) grimpe aussi et s'assied près de moi pour m'accompagner à l'Hôpital de Zürich. Je lui demande: « Docteur, croyez-vous que j'arrive encore vivant à l'hôpital, où vais-je mourir avant » ?*

*Alors le médecin a cette réponse merveilleuse dont je me souviens fort bien, et ne m'a même pas choqué, mais qui a suscité une sorte d'amusement intérieur: Il dit, en consultant, son chronomètre; «Ja, es kommt auf den Verkehr darauf an, es ist zwar Stossziit ».*

*Heureusement j'entends la voix puissamment rassurante d'Emile Pelster, observateur et Major, qui s'interpose« Ne crois pas ces conneries Athos, dans une semaine nous allons vider ensemble une bonne bouteille! » et il s'installe à côté de moi en écartant du bras le jeune médecin. C'est sur cette note optimiste que l'ancienne ambulance s'ébranle en direction de Zürich dans un grincement de vitesse mal passées.*

*La suite des événements prouve que j'ai finalement survécu à cet accident et aux « soins » de l'hôpital de Zürich.*

*J'étais jeune, solide et passionné. Après trois mois je reprenais le service de vol ,ce qui ne m'a pas posé de problèmes particuliers sauf que, pendant env. une année, chaque fois que à l'atterrissage je m'approchais de la piste, ma main droite se mettait à trembler. Pour l'arrêter je n'ai trouvé qu'un moyen. J'enlevais ma main gauche du levier des gaz et j'empoignais fermement ma droite.*

*En début de janvier 1953 je fus promu sgtm. et début juillet j'entrais en service à l'Ecole d'officier.*



*Ma maman, un peu superstitieuse ne manqua pas de me faire remarquer des coïncidences troublantes; à savoir*

*Mon avion portait le No 1113*

*Mon No d'effet personnels était 713*

*L'addition des chiffres de la date  $12.12.52 = 1+2+1+2+5 +2=13$*

*Le 12.12.39 décédait mon grand-père: c'était jour pour jour, 13 ans plus tôt! Le lecteur non-touché par l'événement est libre de n'y voir qu'une simple accumulation de coïncidences.*

*Athos Taminelli*

---



### **Nachruf Peter Betulius**

**\*09.07.1921, †22.03.2011**

Peter Betulius war ein Mann mit grossem Fliegerherz. Er arbeitete viele Jahre im damaligen „Luftamt“, heute BAZL. Er war bekannt als die kompetente Stelle für Sonderbewilligungen fast jeder Art, von Tieffluggewilligungen, über Aussenlandungen, Flugveranstaltungen und Überfluggewilligen (sog. Diplomatic clearances), sowie besonders als Inspektor zahlreicher Flugveranstaltungen.

Kurz vor seinem 90. Geburtstag hat „Beti“ seinen letzten Flug angetreten. Wir werden Peter Betulius in ehrendem Andenken in Erinnerung behalten.



### **Nachruf Jean-Pierre Sprunger**

**\*31.08.1939, †15.04.2011**

Mit Jean-Pierre Sprunger hat uns ein Fliegerkamerad in seinem 72. Lebensjahr allzufrüh verlassen müssen. Jean-Pierre war vor seiner Pensionierung Flugverkehrsleiter auf dem Flughafen Genève-Cointrin, sowie IFR-Fluglehrer und nebenamtlicher BAZL-Experte. Er hat dadurch viel zum fliegerischen Nachwuchs beigetragen und zahlreiche Piloten auf ihrem Weg zur Berufskarriere begleitet.

Jean-Pierre Sprunger bleibt in ehrendem Andenken in unserer Erinnerung.

### **Nachruf Vuilleumier Philippe**

**\*25.07.1921, †10.05.2011**

Leider haben wir von Herrn Vuilleumier kein Foto und verfügen über keine näheren Angaben seines Lebens. Wir werden Herrn Vuilleumier in ehrendem Andenken in Erinnerung behalten.



**Nachruf Eugène Heiz**  
**\* 29.01.1926, †14.07.2011**

Eugène „Gégé“ Heiz war Militärpilot und flog bei der Swissair die DC-3, CV-440, DC-6, CV-990, DC-8, DC-10. Die Pensionierung bei der Swissair erfolgte am 31.01.1981. Er wechselte anschliessend in das BAZL als Chef der Sektion „Flight Operations“ und wurde am 31.01.1991 als deren Abteilungschef pensioniert. Eugène „Gégé“ Heiz werden wir in ehrendem Andenken in Erinnerung behalten.



**Nachruf Guyer Emil**  
**\*22.01.1918, †03.08.2011**

Leider verfügen wir über keine näheren Angaben über das Leben von Emil Guyer. Wir werden Herrn Guyer in ehrendem Andenken in Erinnerung behalten.



**Nachruf für Ernst Schurter**  
**\*05.10.1924, †06.10.2011**

Herr Ernst Schurter war während vielen Jahren im Flughafen Zürich (Amt für Luftverkehr) der Lärmbeauftragte und hatte in dieser Funktion die ersten „Noise Abatement Routes“ dem damaligen „Luftamt, L+A“ (heute BAZL) zur Publikation im AIP in Auftrag gegeben. Er hatte auch das Attribut „Lärmpapst“ und war sehr oft mit seinem Geschäftspartner im „Luftamt“, Herrn Claude Stoucky, auch er „Monsieur bruit“ genannt, in engem Kontakt.

Als Pilot hatte Ernst Schurter auch Verständnis für die Fliegerei und konnte konstruktive Lösungen für „Lärminderungsverfahren“ einbringen. Dem Vernehmen nach war er auch Rundflugpilot bei der MFGZ (Motorfluggruppe Zürich). Nicht vergessen sei auch seine mehrjährige Mitarbeit im Vorstand der Motorflugveteranen.

Wir werden Ernst Schurter in ehrendem Andenken in Erinnerung behalten.

**Aufgabenverteilung Vorstand MFV / VVM**  
**Répartition des tâches du comité**

<b>Alfred Ramseyer</b>	Präsident, Gesamtkoordination, Beziehungen nach aussen <i>Président</i> <i>Coordination générale, relations publiques</i>
<b>Peter Thut</b>	Vizepräsident Internetbelange und Kommunikation <i>Vice président</i> <i>Internet et communication</i>
<b>Gilbert Noël</b>	Vizepräsident Sekretariatsbelange: in Zusammenarbeit mit AeCS, Kassier <i>Vice président</i> <i>Secrétariat en collaboration avec AécS</i> <i>Trésorier</i>
<b>Ueli Aeschlimann</b>	Protokolle <i>Procès-verbaux</i>
<b>Armando Baccalà</b>	Redaktor Flight VTR <i>Rédacteur Flight VTR</i>
<b>Marcel Gaille</b>	Beisitzer: Übersetzungen, Sonderaufgaben <i>Membre: traductions, tâches spéciales</i>
<b>Louis Hammer</b>	Beisitzer: Sonderaufgaben <i>Membre: tâches spéciales</i>
<b>Spezielles Spécial</b>	Die Geschäftserledigung erfolgt laufend mittels elektronischer Post und Arbeitssitzungen <i>Le traitement courant des affaires a lieu au moyen de courriels et de séances de travail</i>  Die Gesamtadministration erfolgt in Absprache mit dem Zentralsekretariat des AeCS <i>L'administration générale est effectuée en collaboration avec le secrétariat général de l'AécS</i>  Vorbereitung und Durchführung von Anlässen (GV, Herbstausflug etc) werden durch ad hoc Teams aus dem Vorstand sichergestellt. <i>La préparation et l'exécution des événements (AG, sortie d'automne, etc.) sont assurées par des teams ad hoc du comité</i>

P. P.  
1636 BROCC

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

## FlightVTR

das Bulletin der MFV

### Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeugen Sie Ihre Fliegerkollegen/  
Kolleginnen von den interessanten  
Zusammenkünften mit den Motorflug-  
veteranen.

### Wo finde ich die Motorflug-Vete- ranen im Internet?

Entweder über GOOGLE oder direkt  
auf: [www.mfvs.ch/](http://www.mfvs.ch/) unter dem Link  
„Veteranen“.

### PS: Wir suchen einen Web-Master zum Auf- und Ausbau einer eigenen Homepage!

Interessiert? Melden Sie sich bei:

### Inputs an Redaktion:

Armando Baccalà  
Honeggweg 22  
3612 Steffisburg  
T: 033 437 7814  
F: 033 437 7841  
e: [aebac@bluewin.ch](mailto:aebac@bluewin.ch)

## FlightVTR

le bulletin des VVM

### Les membres recrutent des membres !

Persuadez vos collègues pilotes de  
l'intérêt que représente l'association  
des vétérans du vol à moteur.

### Comment accéder au site VVM sur Internet ?

Soit par GOOGLE ou directement  
sur [www.mfvs.ch/](http://www.mfvs.ch/) via le lien : « Vété-  
rans ».

**PS: Nous sommes à la recherche  
d'un webmaster pour la création et  
le développement de notre propre  
page internet. Intéressé? Annoncez-  
vous chez:**

### Inputs à la rédaction:

Armando Baccalà  
Honeggweg 22  
3612 Steffisburg  
T: 033 437 7814  
F: 033 437 7841  
e: [aebac@bluewin.ch](mailto:aebac@bluewin.ch)