



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



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

Le mot du Président



Chers membres,

1. ça arrive différemment et 2. ce n'est pas ce que vous pensez !

Pour l'assemblée générale initialement prévue en mai 2020 dans le nouveau musée de l'aviation sur l'aérodrome d'Altenrhein, j'avais préparé l'introduction du rapport annuel comme suit :

« L'année écoulée en Europe a été et est toujours marquée par le débat sur le climat, l'aviation ayant été le bouc émissaire numéro un dès le début ;

« FLYSHAME » était à l'ordre du jour et est devenu un mot familier, derrière lequel beaucoup de « délinquants environnementaux » peuvent facilement cacher leurs propres défauts.

Mais c'est surtout dans l'aviation commerciale que le comportement contradictoire de l'individu est le plus frappant : le nombre de passagers augmente constamment malgré la « honte de voler ». On est bien sûr favorable à la protection de l'environnement mais on ne veut surtout pas être privé de voyages aériens pour partir en vacances.

Les politiciens recourent donc maintenant à la double approche législative, à savoir l'attaque du portefeuille

du citoyen dans l'espoir, infondé, que seul l'argent peut contrôler le comportement des citoyens dans le sens souhaité.

La première épreuve de force de cette politique sera désormais la loi sur le CO₂ discutée actuellement au Parlement. Cette dernière y intègre les taxes sur les billets d'avion ainsi que de lourdes charges financières supplémentaires pesant sur l'aviation privée et d'affaires !

Puis CORONA arriva !

Le 16 mars 2020, le Conseil fédéral a annoncé la situation extraordinaire selon la loi sur les épidémies et la Suisse s'est brusquement arrêtée !

L'aviation était littéralement « au sol » avec des images comme celles que nous avons vues la dernière fois lors du « Grounding » de Swissair. A la différence, cette fois-ci, que le monde entier était touché et non uniquement la Suisse.

Nous et nos descendants devons supporter les conséquences économiques de ce « verrouillage » pendant longtemps et il faudra des années avant que l'aviation ne se remette de cette situation sans précédent. Malheureusement, une chose est rapidement revenue à la normale : l'incohérence de nos élus au Conseil national et au Conseil des États.

D'une part, ils mettent à disposition des milliards pour sauver l'industrie aéronautique, et d'autre part, ils décident d'appliquer une taxe sur les billets d'avion et les voyages aériens privés pour empêcher les gens de prendre l'avion !

Maintenant, à titre personnel : Compte tenu des règles d'hygiène en vigueur dans le secteur de la gastronomie, du port obligatoire du masque dans les transports publics et du fait que le nombre d'infections augmente à nouveau, le conseil d'administration a décidé lors de sa réunion du 1er juillet - également dans l'exercice de sa responsabilité en matière de santé de ses membres - de reporter à l'année prochaine l'assemblée générale de cette année ainsi que la sortie d'automne.

Corona met donc aussi un terme à nos activités.

Nous ferons tout notre possible pour vous offrir un programme d'excursion attrayant et intéressant l'année prochaine – si la situation de Corona le permet – et préférons préserver notre vie d'association ainsi que votre santé en cette année marquée par le « lockdown » et les mesu-

Das Wort des Präsidenten

Geschätzte Mitglieder

1. kommt es anders und 2. als man denkt!

Für die ursprünglich im Mai 2020 geplante Generalversammlung im neuen Luftfahrtmuseum auf dem Flugplatz Altenrhein hatte ich die Einleitung des Jahresberichts wie folgt vorbereitet:

«Das Berichtsjahr war und ist in Europa geprägt von der alles überlagernden Klimadiskussion, wobei die Luftfahrt schon zu Beginn als Sündenbock Nr. 1 herhalten musste; «FLYSHAME» war angesagt und wurde zum geflügelten Wort, hinter dem sich so manch andere «Umweltsünder» insbesondere auch die eigenen Unzulänglichkeiten gut verstecken lassen.

Gerade in der kommerziellen Luftfahrt zeigt sich aber auch in eklatanter Weise das widersprüchliche Verhalten des Individuums; die Passagierzahlen nehmen trotz «flyshame» ständig zu. Man ist selbstverständlich für den Umweltschutz aber die Flug-Ferienreise will man sich keinesfalls nehmen lassen.

Die Politiker greifen deshalb nun zum gesetzgeberischen Zweihänder, nämlich den Angriff auf das Portemonnaie des Bürgers in der nicht unberechtigten Hoffnung, dass nur über das Geld das Verhalten der Bürger im gewünschten Sinn gesteuert werden kann!

Die erste Nagelprobe dieser Politik wird nun das im Parlament diskutierte CO₂-Gesetz sein unter anderem mit den Flugticket-Abgaben und den happigen zusätzlichen finanziellen Belastungen der Privat- und Geschäftsfliegerei!»

Dann kam CORONA!

Am 16. März 2020 verkündete der Bundesrat die ausserordentliche Lage gemäss Epidemie-Gesetz und die Schweiz kam schlagartig zum Stillstand!

Die Luftfahrt war im wahrsten Sinne des Wortes «am Boden» mit Bildern wie wir sie letztmals beim Grounding der Swissair gesehen haben; diesmal traf es aber nicht nur die Schweiz, sondern die Welt!

An den ökonomischen Folgen dieses «Lockdowns» werden wir und auch unsere Nachkommen noch lange zu kauen haben und es wird Jahre dauern, bis sich die Luftfahrt von diesem «Grounding» auch nur einigermaßen erholt hat!

Was leider rasch wieder das alte Niveau erreicht hat, ist die Widersprüchlichkeit unserer Volksvertreterinnen und Volksvertreter im National- und Ständerat.

Einerseits stellen sie Milliarden für die Rettung der Luftfahrtbetriebe bereit andererseits beschliessen sie nun eine Flugticket- und Privatluftfahrabgabe, um die Leute vom Fliegen abzuhalten!

Nun in eigener Sache:

Im Lichte der geltenden Hygieneregeln im Gastro-Bereich, der verfügbaren Maskentragpflicht im ÖV und der Tatsache, dass die

Ansteckungszahlen wieder zunehmen hat der Vorstand in seiner Sitzung vom 1. Juli beschlossen – auch in Wahrnehmung seiner Verantwortung für die Gesundheit seiner Mitglieder – die diesjährige Generalversammlung und den Herbstausflug auf nächstes Jahr zu verschieben. Corona macht also auch uns einen dicken Strich durch unsere Aktivitäten.

Wir werden alles daran setzen, Euch nächstes Jahr – sofern es die Corona-Situation erlaubt – ein attraktives und interessantes Ausflugs-Programm anzubieten und Euch damit für den diesjährigen «lock down» unseres Vereinslebens möglichst schadlos zu halten!

Bleibt gesund!

Euer Präsident
Urs Adam



Bild: Charles Riesen

Editorial

Der traurige Blick des Flughafenkaters Fritz II auf dem leeren Vorfeld drückt nicht nur die prekären Zukunftsaussichten des «Belpmoos» aus, sondern auch die aktuelle Lage der globalen Aviatik.

Die kommerzielle Fliegerei wird Jahre brauchen, um wieder auf einen grünen Zweig zu kommen.

Die meisten von uns Veteranen haben Freunde, Bekannte, oder Familienmitglieder, die von der mit der Pandemie verursachten wirtschaftlichen Katastrophe schon jetzt betroffen sind oder noch betroffen werden. Hoffentlich nicht auch noch gesundheitlich! Covid 19 wird uns noch längere Zeit «begleiten». Hoffen wir, dass nach diesem Altraum die Welt eine bessere

sein wird, nach dem Motto «Es gibt keine Katastrophe, die so gross ist, dass darin nicht noch eine Chance liegt!»

Mit dieser Ausgabe hoffe ich, euch mit spannenden Beiträgen etwas Abwechslung in den «Corona-Alltag» zu bringen.

Auch ein Besuch auf der neuen Website der Motorflug-Veteranen lohnt sich (www.mot-flug-veteranen.ch).

Hier finden sich immer die neusten Informationen. Das Passwort zum Mitgliederbereich lautet: Oskar Bider. Unter «Kontakt» könnt ihr jederzeit eure Anliegen vorbringen.

Bleibt gesund!

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Editorial

Le regard triste du chat de l'aéroport, Fritz II, sur le tarmac exprime non seulement les perspectives d'avenir précaires du « Belpmoos », mais également la situation actuelle de l'aviation mondiale.

L'aviation commerciale mettra des années à se remettre sur les rails.

La plupart d'entre nous, vétérans, ont des amis, des connaissances ou des membres de leur famille qui sont déjà touchés ou qui seront touchés par la catastrophe économique provoquée par la pandémie. Espérons dans tous les cas que ça ne soit/sera pas le cas avec notre santé !

Covid 19 nous accompagnera encore longtemps. Espérons qu'après ce cauchemar, le monde sera meilleur,

suivant la devise « Tout ce qui ne tue pas rend plus fort ».

Avec ce numéro, j'espère vous apporter un peu de variété dans la vie quotidienne dictée par l'actualité du Corona, grâce notamment à des contributions passionnantes.

Une visite du nouveau site des vétérans du vol à moteur vaut également la peine (www.mot-flug-veteranen.ch). Vous y trouverez toujours les informations les plus récentes. Le mot de passe pour l'espace membre est : Oskar Bider. Sous la rubrique « Contact », vous pouvez toujours placer de vos commentaires.

Restez en bonne santé !

*Votre rédacteur
Hans-Peter Graf*

Traduction : Gilles Buchmüller

Als Porter-Pilot in Algerien

Teil 1

Algerien 3.3.2002

Der Flug von Paris CDG nach Hassi Messaoud mit Air Algérie war angenehm. Von ca. 200 Sitzen war nur etwa ein Drittel besetzt. Das Essen gut. Leider hatte das Ganze einen Haken: Drei Stunden Verspätung. Anstelle

von 19.00 Uhr landete die Boeing erst gegen 22.00 Uhr. Nach dem üblichen Einreiseprocedere und der Fahrt zum Camp der Western GeCo, war es bereits 23.30 Uhr. Der Operationsmanager von Zimex in Zürich hatte beiläufig am Telefon erwähnt, dass ich am nächsten Tag schon ganz früh starten müsse. Mein Vorgänger, Henri Dulac, ein ex Mirage-Pilot der franzö-



HB-FKR mitten in der algerischen Sahara

sischen Luftwaffe, werde mich noch in der Nacht «briefen». Das Briefing dauerte bis morgens um 01.00 Uhr.

Die ersten «Wüsten-Flüge» in dieser Rotation 4.3.2002

Treffpunkt im Party Manager-Office um 05.30 Uhr. Sechs Kilometer Fahrt zum Flugplatz Hassi Messaoud. Ohne Frühstück, notabene. Es war noch Nacht. Flugplan aufgeben für das erste Leg DAUH – El Gassi, ein Camp, 100 Km nach Süden. Sechs Pax mit Gepäck. Ich war froh zu wissen, dass El Gassi eine 1300 m lange «Gypsum – Gravel – Piste» hat. Das zweite Leg zurück nach Hassi Messaoud, 6 Leute mit Gepäck aufnehmen, darunter ein alter Freund aus meiner ersten Zeit in Algerien: Neville Smith, aus Kapstadt Südafrika.

Das Camp ohne Flugfeld 4.3.2002

Das dritte Leg nach BBC1, Richtung Südwesten, 148 Grad, 190 Km. Hier gäbe es – laut Henri - keine Pisten-

markierung mehr. Das ursprünglich präparierte Landefeld sei wegen des weichen Sandes wieder aufgegeben worden. Jetzt seien einige alte Autoreifen in einem 90 Grad – Winkel zu sehen. Ich dürfe nur innerhalb dieses Winkels landen, sonst stäke ich im Sand fest. Die Landrichtung könne ich nach der Windrichtung wählen. Na dann prost!

Nach einer Stunde Flug über die Sandeinöde tauchte das Camp der Crew 770 als glänzender Fleck in der Wüste auf. Ich überflog das Camp in 300 Metern Höhe und hielt Ausschau nach Autoreifen im rechten Winkel. Nichts! In einem grossen Bogen zurück. Neville Smith half mir beim Suchen. Die anderen Passagiere dachten wohl Ihren Teil bei der Sache. Die wussten nicht, dass ich diesen Trip zum ersten Mal machte. Da sah ich die Pneus! Auch den Windsack. Leichte Brise aus Süden. Also noch eine Runde und von Norden her auf die Autoreifen zu. Ich hatte noch etwas Mühe, die Höhe über dem Sand richtig einzuschätzen. Also schaute ich für einen Moment aus dem linken Cockpitfenster auf den Sand. Schon recht tief, also ein paar Prozent mehr Power, damit ich nicht zu früh aufsetzte. Das Camp und die Reifen kamen immer näher, jetzt Gas weg und ziehen. Eine holprige Sache. Ich denke, alle waren froh, am

Boden zu sein. Ich auch. Ich öffnete die Schiebetür und die Hitze überfiel uns. Das Thermometer zeigte bereits 42 Grad. Es war halb zehn Uhr morgens.

Die «Wildsautechnik» 4.3.2002

Das Flugzeug mit Motorenkraft an Ort zu wenden, ist im weichen Sand fast unmöglich. Die einzige Art, alleine das Flugzeug im Sand zu drehen, ist die «Wildsautechnik». Das geht so: Propeller auf high RPM, den Gashebel nach vorne schieben, gleichzeitig den Steuerknüppel nach vorne drücken, bis sich das Heckrad des Pilatus Porter abhebt. Aber Vorsicht, denn der Kopfstand ist vorprogrammiert! Nun das Flugzeug auf etwa 50–60 km/h beschleunigen lassen. Etwas Gas wegnehmen. Jetzt mit dem linken Fuss in das Seitensteuer treten, ohne dabei zu bremsen. Die Maschine beginnt nun mit grossem Lärm nach links zu driften.

Mit Power ausgleichen und den Steuerknüppel leicht vor -und zurückbewegen, damit sich das Heckrad nicht wieder im Sand eingräbt. Jetzt muss man versuchen die Startrichtung nicht zu verpassen, also im richtigen Moment das Gas weg, damit die Drehung aufhört und sofort wieder Vollgas geben, um das Flugzeug gerade zu stellen. Das Ganze

natürlich ohne Passagiere, wegen des Gewichts. Der Anblick sei einer Wildsau auf der Flucht nicht unähnlich, hat jemand gesagt.

Das vierte Leg: Nachdem wir – die Passagiere und ich – im Schweisse unserer Angesichter den Porter HB-FKR, diesmal mit Muskelkraft, um 180 Grad gedreht hatten, startete ich mit 5 Passagieren an Bord in Richtung Osten. Der nächste Landeort sei noch spezieller, hatte mir Henri Dulac versichert. Es habe dort gar keinen Platz um die Maschine zu wenden. Ich müsse daher unbedingt ganz kurz landen, damit ich noch genügend Startstrecke zur Verfügung hätte, meinte Henri beim gestrigen Briefing.

Dazu komme, dass kurz vor Pistenbeginn, eine kleine Sanddüne zu überfliegen sei und ich sehr aufpassen müsse, deshalb nicht zu hoch am Pistenanfang zu sein. Ihm, Henri, sei das nämlich passiert. So quasi «mit dem letzten Zwick an der Geissel», sei er mit dem leeren Flugzeug gerade noch weggekommen, um dann nochmals zu landen. All das ging mir während des Fluges durch den Kopf. «Guet Nacht FrauSeeholzer», und das alles am ersten Tag! Warum bin ich überhaupt hier? Mir war gar nicht wohl in meiner Haut.

Es war genau 13.22 Uhr, als ich den Porter über die besagte Düne zog um Sekunden danach im weichen Sand aufzusetzen. Vor mir lagen noch etwas 350 Meter «Piste» aus weichem Sand. Der kanadische „Lagerkommandant“ (Party Manager) sagte lakonisch: «not bad», als ich ausstieg. Meine Mütze war ganz nass. Der Rest auch. Das Flugzeugthermometer zeigte 39° Celsius. Der Rückflug nach Hassi Messaoud – fünftes Leg – dauerte 1 Stunde und 10 Minuten. Dort warteten bereits wieder 5 Passagiere. Das sechste Leg führte wie-

derum in 1.15 Uhr Richtung Südosten nach «RERN1». Das siebte und letzte Leg war der Rückflug nach Hassi Messaoud. Ich war alleine an Bord. Zehn Minuten vor der Abenddämmerung setzte ich die HB-FKR auf der Piste 19 auf. Ich war 7 Stunden geflogen. Der erste Tag war geschafft. Ich auch.

Teil 2 mit Peter Stuckis Impressionen von Algerien folg im nächsten Bulletin

Von Peter Stucki

En tant que pilote de Porter en Algérie

1er épisode

Algérie 3.3.2002

Le vol de Paris CDG à Hassi Messaoud avec Air Algérie a été agréable. Sur environ 200 sièges, seul un tiers environ était occupé et la nourriture servie était bonne. Malheureusement, il y a tout de même eu un petit hic : trois heures de retard. Au lieu de 19 heures, le Boeing a atterri à 22 heures. Après la procédure d'entrée habituelle et le trajet jusqu'au camp du GeCo occidentale, il était déjà 23h30. Le responsable des opérations Zimex à Zurich avait mentionné par téléphone que je devais commencer très tôt le lendemain. Mon prédécesseur, Henri

Dulac, un ancien pilote de Mirage de l'Armée de l'air française, m'a briefé pendant la nuit. Ce briefing a duré jusqu'à 01h00 du matin.

Les premiers "vols dans le désert" durant cette rotation 4.3.2002

A peine quelques heures plus tard, à 5h30, réunion dans le « Party Manager-Office ». Ensuite, six kilomètres de route jusqu'à l'aérodrome de Hassi Messaoud. Sans petit déjeuner, il faut le souligner. Il faisait encore nuit. Le plan de vol pour la première étape était : DAUH – El Gassi, un camp, à 100 km au sud de notre position. Six PAX avec des bagages. J'ai été heureux de savoir qu'El Gassi disposait d'une piste de 1300 m de long « Gypse – Gravier – Piste ». La deuxième étape

était celle du retour à Hassi Messaoud avec toujours 6 personnes avec bagages. L'un d'eux était un vieil ami que j'avais connu lors de ma première expérience en Algérie : Neville Smith, du Cap, en Afrique du Sud.

Le camp sans terrain d'aviation

4.3.2002

La troisième étape m'emmenait vers BBC1, direction sud-ouest, 148 degrés, 190 km. Ici, il n'y avait, selon Henri, plus de marquage des pistes. Le terrain d'atterrissage préparé à l'origine avait été abandonné à cause du sable mou. On ne pouvait y apercevoir que quelques vieux pneus de voitures formant un angle de 90 degrés. Je n'étais autorisé qu'à atterrir dans cet angle, sous peine de rester coincé dans le sable. Je pouvais choisir la direction de l'atterrissage en fonction de la direction du vent. Eh bien, bravo !

Après une heure de vol au-dessus du désert, le camp 770 est apparu comme un point brillant au loin. J'ai survolé le camp à une altitude de 300 mètres et cherché désespérément des pneus de voiture. Rien ! De retour en effectuant un grand arc. Neville Smith m'a aidé dans mes recherches. Je suppose que les autres passagers se sont demandé dans quelle histoire ils s'étaient embarqués. Ils ne savaient

pas que c'était la première fois que j'effectuais ce voyage. Finalement, et au bout du suspense, j'ai aperçu les pneus ainsi que le manche à air ! Une légère brise venait du sud. Donc j'ai effectué un autre tour, depuis le nord, en direction des pneus. J'avais encore quelques difficultés à estimer la hauteur au-dessus du sable. J'ai regardé le sable par la fenêtre gauche du cockpit avec insistance. On était finalement assez bas, donc quelques pourcents de puissance en plus afin que je ne touche pas trop tôt. Le campement et les pneus se rapprochaient de plus en plus, j'ai coupé les gaz et arrondi. On se fait secouer par la piste bosselée. Je pense que tout le monde était heureux d'être à bon port, moi y compris. J'ai ouvert la porte coulissante et la chaleur s'est immédiatement abattue sur nous. Le thermomètre indiquait déjà 42 degrés à ... 9h30 du matin.

La « technique du sanglier »

4.3.2002

Faire tourner un avion sur place avec la puissance du moteur est presque impossible dans le sable mou. La seule façon de tourner la machine dans le sable est appelée « technique du sanglier ». Elle fonctionne comme suit : hélice à haut régime, pousser la manette des gaz vers l'avant. En même temps, pousser le manche vers l'avant jusqu'à ce que la roue

de queue du Pilatus Porter décolle. Attention toutefois, car le poirier est préprogrammé ! Ensuite, laisser l'avion accélérer à environ 50–60 km/h. Réduire un peu la puissance et ensuite, mettre le pied sur le palonnier gauche sans freiner. L'avion commence maintenant à dériver vers la gauche en faisant beaucoup de bruit.

Enfin, compenser avec la puissance et déplacer légèrement le manche en avant et en arrière pour empêcher la roue arrière de s'enfoncer à nouveau dans le sable. Il faut maintenant essayer de ne pas rater la direction du décollage, c'est-à-dire relâcher les gaz au bon moment pour arrêter la rotation et appliquer immédiatement pleins gaz pour redresser l'avion. Le tout évidemment sans passagers en raison du poids. Ce spectacle n'est pas sans rappeler celui d'un sanglier en fuite, m'a-t-on dit.

Place à la quatrième étape : après avoir tourné le Porter HB-FKR de 180 degrés, avec les 5 passagers, à la sueur de notre front, j'ai décollé en direction de l'est. Henri Dulac m'avait prévenu, lors de notre briefing d'hier, que le prochain point d'atterrissage serait encore plus spécial. En effet, il n'y avait tout simplement pas de place pour faire demi-tour. Je devais donc absolument atterrir très rapidement afin d'encre encore disposer d'une

distance de décollage suffisante. De plus, peu avant le début de la piste, il fallait survoler une petite dune de sable et je devais faire très attention de ne pas être trop haut en début de piste. C'est ce qui était une fois arrivé à Henri. Au tout dernier moment, il s'en est sorti, avec son avion vide, et avait finalement atterri après une nouvelle tentative. Tout cela m'a traversé l'esprit pendant le vol. « Ouf », ça faisait beaucoup pour un premier jour. Pourquoi suis-je ici ? Me suis-je demandé. Je n'étais pas à l'aise dans cette situation.

Il était exactement 13h22 quand j'ai tiré le porteur au-dessus de la dune pour atterrir dans le sable mou quelques secondes plus tard. Devant moi, il y avait encore quelque 350 mètres de « piste ». Le « commandant du camp » canadien a dit laconiquement : « pas mal », quand je suis sorti de l'avion. Mon chapeau était tout mouillé. Le reste aussi. Le thermomètre de



HB-FKR au milieu du Sahara algérien

l'avion indiquait 39° Celsius. Le vol de retour vers Hassi Messaoud, qui était la cinquième étape a duré 1 heure et 10 minutes. A cette destination, 5 passagers attendaient déjà. La sixième étape, elle, nous a conduit, également en 1h15, en direction du sud-est vers le « RERN1 ». La septième et dernière étape était le vol de retour vers Hassi Messaoud. J'étais seul à bord. Dix minutes avant le crépuscule, j'ai

posé le HB-FKR sur la piste 19. J'avais fait 7 heures de vol. Le premier jour était achevé. Moi aussi.

Le 2ème épisode suivra dans le prochain bulletin décrivant ses impressions en Algérie.

De Peter Stucki

Traduction : Gilles Buchmüller

Neue Kampfflugzeuge und bodengestützte Luftverteidigung zum Schutz der Schweiz

Oberst i Gst Peter Merz,
Projektleiter NKF der Luftwaffe

Bilder / Images: Copyright VBS/DDPS

Als neutraler Staat will die Schweiz den Schutz des Luftraums mit eigenen Mitteln wahrnehmen.

Im Alltag erfüllt die Luftwaffe den Luftpolizeidienst, ab 2021 rund um die Uhr. Bei eingeschränktem Luftraum, wie zum Beispiel bei Konferenzschutz, setzt die Luftwaffe diese Einschränkungen mit Kampfflugzeugen und bodengestützter Luftverteidigung (Bodluf) durch.

In Zeiten erhöhter Spannungen wahrt die Luftwaffe die Lufthoheit und verhindert die unerlaubte Nutzung des Luftraums.

Im Fall eines bewaffneten Angriffs schützt die Luftwaffe die Menschen in der Schweiz sowie die wichtigen Infrastrukturen und ermöglicht den Einsatz von eigenen Truppen am Boden. Die Luftwaffe unterstützt die Bodentruppen auch mit Aufklärung aus der Luft und mit Einsätzen gegen Bodenziele.

Zur Verteidigung des Luftraums ist eine Kombination aus Kampfflugzeugen und bodengestützter Luftverteidigung notwendig.

Kampfflugzeuge sind flexibel und für verschiedene Aufgaben einsetzbar, von der Luftpolizei bis zur Unterstützung der Truppen am Boden. Sie können aber



Super-Hornet



Rafale



F-35



Eurofighter

nicht sehr lange in der Luft verweilen. Die bodengestützte Luftverteidigung ist weniger flexibel und mobil, ermöglicht aber einen Schutz mit hoher Permanenz. Sie kann verschiedene Ziele bekämpfen, insbesondere auch anfliegende Lenkwaffen.

Die heutigen Mittel sind veraltet oder werden es bald sein

Die heute im Einsatz stehenden Kampfflugzeuge und Mittel der Bodluf erreichen bald ihr Nutzungsende. Eine Bodluf grösserer Reichweite ist nicht vorhanden. Die 30 F/A-18 Hornet wurden 1997 eingeführt. Dank einer Nutzungsdauerverlängerung können sie bis rund 2030 eingesetzt werden.

Die F-5 Tiger sind seit über 40 Jahren im Dienst. Deren Technologie stammt teilweise aus den 1950er Jahren. 26 F-5 Tiger werden zur Entlastung der F/A-18-Flotte eingesetzt, zum Beispiel für Zieldarstellung, Ausbildung, Patrouille Suisse und beschränkt bei Tag und guter Sicht für Luftpolizeidienst.

Zum Schutz einzelner Objekte gegen Bedrohungen auf kurze Distanzen werden Fliegerabwehrkanonen eingesetzt.

Diese sind seit 1963 im Dienst. Für den Schutz im unteren Luftraum verfügt die Luftwaffe zudem über mobile Fliegerabwehrlenkwaffen Rapier (1984)

und leichte Fliegerabwehrenk Waffen Stinger (1993).

Bedrohungen

Das Umfeld wurde in den letzten Jahren unsicherer. Die Bedrohungen sind vielfältiger geworden und geographisch nähergekommen.

Die Schweiz ist eines der sichersten Länder. Sicherheit ist aber nicht selbstverständlich.

Es muss immer wieder in sie investiert werden. Die sicherheitspolitische Lage in Europa ist angespannter als je in den letzten 30 Jahren.

Dass auch andere Bedrohungen zugenommen haben – zum Beispiel Terrorismus und Cyberangriffe – spricht nicht gegen die Erneuerung der Mittel zum Schutz des Luftraums. Die «neuen» Bedrohungen haben die älteren nicht verdrängt, sondern ergänzt. Die neuen Systeme sollen etwa 2030 einsatzbereit sein und die Menschen in der Schweiz bis mindestens 2060 vor Angriffen aus der Luft schützen.

Es gibt keine tauglichen Alternativen

Die Luftwaffe braucht Kampfflugzeuge und bodengestützte Luftverteidigung, um ihre Aufgaben zu

erfüllen. Bodluf leistet einen wichtigen Beitrag zur Luftverteidigung. Sie ermöglicht einen Schutz mit hoher Permanenz. Bodluf kann aber nur eingesetzt werden, um Flugobjekte abzuschliessen. Sie kann diese nicht in der Luft identifizieren, warnen, abdrängen oder zur Landung zwingen.

Drohnen sind für die Aufklärung nützlich. Für die Luftpolizei oder die Abwehr von Kampfflugzeugen und Marschflugkörpern sind sie nicht geeignet.

Kampfhelikopter sind für den Luftpolizeidienst oder die Luftverteidigung nicht einsetzbar. Sie sind zu langsam und können nicht genügend hoch fliegen. Derzeit ist auf dem Markt kein leichtes Kampfflugzeug erhältlich, das die Minimalanforderungen auch nur für den Luftpolizeidienst erfüllen würde: Je nach Typ fehlt die Fähigkeit zur Überschallgeschwindigkeit, die Steigleistung, das Beschleunigungsvermögen oder ein Radar und die entsprechende Bewaffnung. Leichte Kampfflugzeuge wären nicht in der Lage, Flugzeuge rechtzeitig zu erreichen, geschweige denn diese zu bekämpfen.

Die Erneuerung der Luftwaffe ist bezahlbar

Bundesrat und Parlament sehen für

die Beschaffung der neuen Kampf-
flugzeuge maximal 6 Milliarden Fran-
ken vor und für die Beschaffung der
Bodluf grösserer Reichweite maxi-
mal 2 Milliarden Franken. Der Bund
finanziert die 8 Milliarden Franken
für beide Systemen aus dem ordent-
lichen Budget der Armee.

Die Beschaffungen stärken die sicherheitsrelevante Industrie in der Schweiz

Das zur Beschaffung neuer Kampf-
flugzeuge und der Bodluf grösserer
Reichweite ausgegebene Geld stärkt
insbesondere die für die Sicher-
heit wesentliche Industrie in der
Schweiz. Dazu dienen Offsets: die
Vergabe von Aufträgen durch aus-
ländische Hersteller an Unternehmen
in der Schweiz. Bei der Beschaffung
neuer Kampfflugzeuge müssen die
Herstellerfirmen 60% des Vertrags-
werts, bei der bodengestützten Luft-
verteidigung grösserer Reichweite
den vollen Vertragswert durch die
Vergabe von Aufträgen in der Schweiz
kompensieren, dies vor allem im Be-
reich der sicherheitsrelevanten Indus-
trie tun und in allen Landesregionen.

Die Evaluation führt zum geeig- neten Typ

In der Evaluation werden die für die
Beurteilung der Typen wichtigen
Daten erfasst und dort wo erforder-

lich, durch eigene Erprobung nach-
geprüft. Ihre erste Offerte reichten
die Flugzeughersteller Airbus (Euro-
fighter), Boeing (F/A-18 Super Hor-
net), Dassault (Rafale), Lockheed-
Martin (F-35A) und Saab (Gripen E)
Anfang 2019 ein.

Im ersten Halbjahr 2019 wurden die
Kampfflugzeuge nacheinander in der
Schweiz erprobt. Saab ist aus dem
Wettbewerb ausgeschieden.

Sowohl für die Kampfflugzeuge als
auch für Bodluf soll eine zweite Of-
ferte im November 2020 eintreffen.
Anschliessend werden bis im Frühling
2021 die Evaluationsberichte erstellt
und von der Chefin VBS dem Bundes-
rat zur Typenwahl unterbreitet. Ab
2025 sollen die neuen Flugzeuge und
Bodluf-Systeme ausgeliefert werden.
Zum Schluss

Ohne Beschaffung neuer Kampf-
flugzeuge und bodengestützter Luft-
verteidigung wird die Schweizer Be-
völkerung nach 2030 schutzlos sein
gegen Bedrohungen aus der Luft.

Prochain avion de combat et système de défense sol-air de longue portée pour la protection de la Suisse

Colonel EM Peter Merz, chef de projet Prochain avion de combat pour les Forces aériennes

En tant qu'état neutre, la Suisse veut défendre son espace aérien avec ses propres moyens.

Au quotidien, les Forces aériennes assurent le service de police aérienne, 24 h sur 24 à partir de 2021. Lorsque l'utilisation de l'espace aérien est restreinte, par exemple au cours d'une conférence internationale, les Forces aériennes imposent ces restrictions au moyen d'avions de combat et de la défense sol-air.

Les Forces aériennes sauvegardent la souveraineté aérienne et empêchent les violations de l'espace aérien en période de fortes tensions.

En cas de conflit armé, les Forces aériennes protègent la population suisse et les infrastructures essentielles pour le pays en permettant à ses troupes d'intervenir au sol.

Les Forces aériennes appuient éga-

lement les Forces terrestres par la reconnaissance aérienne et en intervenant contre des cibles au sol.

Pour défendre l'espace aérien, une combinaison d'avions de combat et de moyens de défense sol-air est nécessaire. Les avions de combat sont flexibles à l'engagement, du service de police aérienne à la défense aérienne en passant par l'appui aux forces terrestres. Ils ne peuvent toutefois pas rester très longtemps en l'air. La défense sol-air est quant à elle moins flexible et mobile, mais elle offre une protection quasi permanente. Elle est capable de lutter contre plusieurs types de cibles, y compris les missiles en approche.

Des moyens déjà ou bientôt obsolètes

Les avions de combat et les moyens de défense sol-air actuels atteindront bientôt la fin de leur durée d'utilisation, et aucun système de défense sol-air (Bodluf) de longue portée n'est disponible.

Mis en service en 1997, les 30 F/A-18 Hornet pourront être engagés jusqu'aux alentours de 2030 grâce à un programme de prolongation de la durée d'utilisation.

Les F-5 Tiger sont en service depuis plus de 40 ans, et certaines de leurs

technologies datent des années 1950. 26 de ces avions demeurent engagés pour soulager la flotte de F/A-18. Ils servent notamment à la représentation des buts, à l'instruction, à la Patrouille Suisse et de manière limitée à la police aérienne de jour lorsque la visibilité est bonne.

Des canons DCA assurent la protection d'objets individuels contre les menaces à courte distance.

Ces systèmes sont en service depuis 1963. Les Forces aériennes disposent en outre d'engins guidés mobiles de défense contre avions Rapier (1984) et de systèmes légers de défense contre avions Stinger (1993) pour la défense de l'espace aérien inférieur.

Menaces

Ces dernières années, le contexte sécuritaire s'est détérioré. Les menaces se sont diversifiées et rapprochées géographiquement.

Si la Suisse compte parmi les pays les plus sûrs au monde, la sécurité n'est jamais un acquis.

Elle nécessite des investissements réguliers. En Europe, la situation en matière de politique de sécurité n'a jamais été aussi tendue lors des 30 dernières années.

Le fait que d'autres menaces aient également augmenté – p. ex. terrorisme et des cyberattaques – ne change rien à la nécessité de renouveler les moyens de défense de l'espace aérien, puisque les «nouvelles» menaces n'ont pas supplanté les anciennes. Les nouveaux systèmes seront opérationnels aux alentours de 2030 et protégeront la population de la Suisse contre des attaques aériennes au moins jusqu'en 2060.

Aucune alternative viable

Les Forces aériennes ont besoin d'avions de combat et d'une défense sol-air pour accomplir leurs missions.

La défense sol-air apporte une contribution précieuse à la défense aérienne en assurant une protection quasi permanente.

Les systèmes de défense sol-air ne peuvent cependant être engagés que pour abattre des objets volants. Ils ne peuvent pas les identifier dans les airs, les avertir, les repousser ou les contraindre à atterrir.

Si les drones se révèlent utiles pour la reconnaissance, ils ne se prêtent pas à des missions de police aérienne ou de défense contre des avions de combat ou des missiles de croisière.

Les hélicoptères ne peuvent pas être engagés pour des missions de police ou de défense aérienne. Ils sont en effet trop lents et ne peuvent pas voler à des altitudes suffisamment.

Actuellement, aucun avion de combat léger remplissant, à tout le moins, les exigences minimales pour service de police aérienne, n'est disponible sur le marché: selon le type d'appareil, l'aptitude à atteindre des vitesses supersoniques, la vitesse ascensionnelle, la capacité d'accélération ou encore un radar et un armement adapté font défaut. Des avions de combat légers ne seraient pas en mesure d'intercepter des avions de combat en temps voulu, et encore moins de les affronter.

Un renouvellement financièrement supportable

Le Conseil fédéral et le Parlement prévoient un maximum de 6 milliards de francs pour l'acquisition de nouveaux avions de combat (NKF) et un maximum de 2 milliards de francs pour un Bodluf de longue portée. La Confédération utilise le budget de l'armée pour financer les 8 milliards de francs requis dans le cadre de l'acquisition pour les deux systèmes.

Une contribution au renforcement de l'industrie suisse de la sécurité

Grâce aux affaires compensatoires, autrement dit l'attribution de mandats notamment à des entreprises en Suisse par les fabricants étrangers, les fonds dépensés pour l'acquisition de l'NKF et d'un Bodluf de longue portée consolident notamment l'industrie suisse qui est essentielle à la sécurité. Les fabricants des NKF sont tenus de compenser 60% de la valeur contractuelle et ceux qui produisent le Bodluf de longue portée doivent compenser le 100% de la valeur contractuelle en confiant des mandats qui seront pour l'essentiel exécutés par des sociétés actives dans la sécurité ainsi qu'en prenant en considération toutes les régions de notre pays.

Des systèmes plus adaptés grâce au processus d'évaluation

Dans le cadre du processus d'évaluation, les données essentielles sont en train d'être récoltées et vérifiées au moyen de tests. Début 2019, les constructeurs Airbus (Eurofighter), Boeing (F/A-18 Super Hornet), Dassault (Rafale), Lockheed-Martin (F-35A) et Saab (Gripen E) ont présenté leurs premières offres.

Les avions ont été soumis à des essais les uns après les autres en Suisse durant le premier semestre 2019. L'avionneur Saab s'est retiré

de la procédure. Pour les avions de combat ainsi que pour le Bodluv de longue portée, les deuxièmes offres devront être soumises d'ici à novembre 2020. Enfin, les rapports d'évaluation seront rédigés jusqu'au jusqu'au printemps 2021, puis transmis au Conseil fédéral par la cheffe du DDPS, afin de retenir les solutions adéquates. La livraison des NKF et

le nouveau Bodluv de longue portée aura lieu dès 2025.

Finalemnt

Sans l'acquisition de nouveaux avions de combat et d'un Bodluv de longue portée, après 2030 la population suisse sera sans protection contre des menaces aériennes.

Learjet von Fliegerabwehr beschossen

Beirut 1982

Auszug des Berichts von Paul Keller

Die Aeroleasing in Genf war anfangs der 80er Jahre unter anderem eine sogenannte Lufttaxifirma. So kam es, dass wir in dieser Epoche ab und zu auch Flüge von und nach Beirut auf dem Programm hatten. Diese Stadt war sehr interessant. Sie war im Vergleich zu anderen Städten im ME viel offener. Es gab gute Hotels, eine Vielzahl von Gaststätten aller möglichen Schattierungen der Esskultur (auch europäisch), jede Menge Bars und Nachtclubs. Auf den Strassen hatte es überall Händler, welche Getränke, Früchte und Gemüse, sowie Zeitungen und Zigaretten anboten. Eine pulsierende Handelsstadt, könnte man sagen. «Ein Paris im Osten», in wel-

cher für jedermann etwas geboten wurde. Unsere Direktion befasste sich damals mit dem Gedanken dort einen Stützpunkt in Form eines General Aviation Centers einzurichten und allenfalls ein oder mehrere Flugzeuge in Beirut zu stationieren. Aber es kam anders!

Die Palästinenser lebten in der damaligen Zeit in fast allen Ländern, welche an das östliche Mittelmeer grenzten.

Eine relativ grosse Kolonie hauste in Jordanien, sehr zum Missfallen des damaligen Königs Hussein. So brodelte es in diesem Hexenkessel. Durch seine Befürchtungen, dass sie sein Land destabilisieren könnten, schob er die Palästinenser ab. Somit verlagerten diese sich in den Libanon und einige von ihnen vegetierten in den Palästinenserlagern «Sabra»

und «Chatila» in der Nähe von Beirut. Es blieb natürlich nicht bei kleinen Scharmützeln und nächtlichen Schiessereien, sondern Teile einer gesinnungsmässig gespaltenen libanesischen Armee musste eingreifen. Dieser Zustand führte buchstäblich zu einem Krieg, unter welchem hauptsächlich die Stadt Beirut sowie die libanesischen Wirtschaft sehr litt. Anschläge gehörten zur Tagesordnung. Das führte dazu, dass die Middle East Airline ihre Flugzeuge von Beirut in der zweiten Tageshälfte starten liess, um die ausländischen Destinationen zu erreichen, dort einen sicheren «Nightstop» einlegten und den Rückflug nach Beirut in der ersten Tageshälfte antraten. Somit befand sich die ganze Flotte über Nacht im Ausland. Sinngemäss wurde auch den ausländischen Gesellschaften sowie der General Aviation empfohlen, keine Flugzeuge nachts in Beirut stehen zu lassen.

Man schrieb den 06. Februar 1982, als ich mit Dominique Hoffer als Copilotin mit dem Learjet 36A, HB-VFD, mit einem Passagier nach Beirut startete. Der Flug Genf-Beirut dauerte etwa 4 Stunden. Nach der Abfertigung des Passagiers und den üblichen Flughafenformalitäten machten wir uns bereit, um empfehlungsgemäss den Leerflug zur Übernachtung nach

Larnaca auf Zypern anzutreten. Mit unserem Passagier war der Start von Beirut am 08.02.1982 um 1300 Lokalzeit, vereinbart. In Larnaca hatten wir demnach genügend Ruhe und Freizeit bis zum nächsten «Check-In» um 10.00 Uhr.

Flüge in Krisengebiete stellen gewisse Risiken dar. Diese sind von der normalen Versicherung nicht gedeckt. Deshalb braucht es eine Zusatzversicherung, deren Abschluss unter genauer Angabe von allen operationsgebundenen Elementen bei LLOYD's London, abgeschlossen werden kann und deren Prämie schon damals eine sechsstellige \$-Summe ausmachten konnte. Diese zusätzlichen Spesen werden natürlich dem Kunden verrechnet.

Am Montag, den 08. Februar, starteten wir in Larnaca um 1115 Lokalzeit. Der Flug führte uns über die Luftstrasse R 19 bis zur KUKLA Intersection (FIR Grenze zwischen Larnaca und Beirut). Etwa 3 Minuten vor der Grenze wurden wir angewiesen, mit Beirut Funkkontakt aufzunehmen. Sofort durften wir in den Sinkflug übergehen und direkt in Richtung Beirut NDB (351/BOD) fliegen, dieser diente als Anflugfunkfeuer für die Piste 18. Dominique als fliegende Pilotin verlangte die Descent Checkliste, welche ich erledigte.

Der Flugverkehrsleiter gab uns die Freigabe für den Anflug. Geschwindigkeitsreduktion, Approach-Checkliste und Setzen der Approach-Konfiguration.

Dann hörte ich Serienfeuer ..., in Beirut möglich. Final Checkliste ... Noch eine Salve. Full Flaps und etabliert auf der ILS ... noch einmal eine Salve, aber lauter ... Mündungsfeuer links unten, wieder eine, ein lauter Knall... Blick zurück: Holzsplitter am Boden...

Dominique: «Tiens, il y a un problème de gauchissement» (ein Querruderproblem). Ich: «Beirut Tower, we have been hit by a series of antiaircraft-gun-shots» ... TWR: «can you land?» Ich: «I hope so» ... Ich: «Dominique je prends les commandes et toi tu t'occupes de la radio» ... Das Querruder ist nach links und nach rechts faul wie eine lahme Ente, alles andere funktioniert ... Fuel-Check: Auf der linken Seite fehlt einiges ... Vielleicht ein Leck? ... Korrekturen mit dem Querruder anfänglich sehr schwierig ... sobald es anspricht, muss man sofort kontern, um das Rollen zu stoppen ... Etwa so wie ein alter Lastwagen mit sehr viel Spiel in der Lenkung ... zwischendurch wird Dominique immer noch mit der Frage bombardiert, ob wir landen können,



ich bemerkte: «dis lui ,yes' et ensuite qu'il se taise, ce c... me casse les pieds... tonnerre !» ... Noch etwas mehr Leistung hinzufügen, damit wir den Bewohnern des momentan überflogenen «Bidonville» nicht die Wellblechdächer über ihren Köpfen wegreißen ... so kamen wir in den Short Final, und ich hatte mich eigentlich an das neue Querruderverhalten so gut gewöhnt, dass ich immer kleinere Steueraussschläge zu machen brauchte ... immerhin, ich hatte etwas mehr als eine Minute Zeit für diese «Umschulung», das reicht doch? ... Später stellte sich heraus, dass das Antriebsseil des linken Querruders gerissen war!

Die Landung war mehr oder weniger normal, keine harte Landung wie vielleicht zu Beginn erwartet, aber trotzdem war ich nach dieser Seit tänzerübung erleichtert, festen Boden unter den Rädern zu haben. Das Ausrollen auf der Piste sowie hinter dem «Follow me car» bis zum Abstellplatz bot

kein Problem. Für alle Fälle, je nach der Situation an Bord, waren auch die Sicherheits- und Wehrdienste inklusive Ambulanz zu unserem Empfang aufgeboten. Dominique öffnete die Türe und setzte die Radkeile unter das Bugrad. Als ich im Cockpit am Aufstehen war, kam sie wieder herein und sagte: «Regarde au bout de l'aile gauche on a une grande fuite!»

Dort war ein grosses Leck. Die anwesenden Wehrdienste machten sich nützlich und unterstellten zwei 200-Liter Benzinfässer.

Darauf folgte ein vollumfänglicher Aus-sencheck mit Schadenbesichtigung und einige Fotoaufnahmen. Das Fazit: 5 Einschüsse, verursacht von einer 20 mm Flak. Infolge Splittereinwirkung gab es noch zusätzliche Löcher.

Der Spruch von Major Wildbolz, Taktik und Schiesslehrer in der OS 1957: «Wenn Du am helllichten Tag

Mündungsfeuer siehst, dann gilt es Dir» hat sich bewahrheitet. Anschliessend bat uns ein Sicherheitsoffizier ihn auf das Flughafenkommando zu begleiten.

Was folgte, war eine Abfolge von Befragungen und Telefonaten mit Genf, «Damage Assessment» des Flugzeugs, Interviews mit Reportern und: feiern.

Im Hotel erreichte mich ein Anruf eines Obersten aus dem Büro von Yassir Arafat. Sein Gemisch aus Arabisch und Englisch tönte wie eine Entschuldigung.

Die HB-FVD wurde in Beirut behelfsmässig in 3-wöchiger Arbeit durch Spezialisten repariert und von uns mit einer Zwischenlandung in Athen nach Genf überflogen.

Nach einer Generalüberholung im Werk in Wichita wurde HB-VFD wieder eingesetzt.

Learjet mitrallé par la DCA

Beyrouth 1982

Extrait du rapport d'expérience par Paul Keller

Aeroleasing, à Genève, était entre autres, une société de taxis aériens au

début des années 1980. C'est ainsi qu'à cette époque, nous avions parfois des vols à destination de Beyrouth sur notre programme. Cette ville était très intéressante. Par rapport à d'autres villes du ME, elle était beaucoup plus ouverte. Il y avait de bons hôtels, beaucoup de restaurants avec toutes

les nuances culinaires et culturelles possibles (également européenne), beaucoup de bars et de boîtes de nuit également. Dans les rues, ça grouillait de marchands offrant des boissons, des fruits et légumes ainsi que des journaux et des cigarettes. On pouvait penser à une ville commerciale en pleine effervescence. « Un Paris à l'Est » où tout le monde y trouvait son compte. À l'époque, notre direction pensait y établir une base sous la forme d'un centre d'aviation générale et éventuellement y faire stationner un ou plusieurs avions. On peut dire que les choses ne se sont pas déroulées comme prévu.

A cette époque, les Palestiniens vivaient dans presque tous les pays bordant la Méditerranée orientale.

Une colonie relativement importante vivait notamment en Jordanie, au grand dam du roi Hussein au pouvoir. La situation explosive était en train de bouillir dans cette marmite en ébullition. Par crainte qu'ils ne déstabilisent son pays, il a déporté les Palestiniens et ces derniers se sont installés au Liban. Certains d'entre eux ont végété dans les camps de « Sabra » et « Chatila » près de Beyrouth. La situation était aussi tendue qu'instable. Il ne s'agissait pas seulement de petites escarmouches et de fusillades

nocturnes. C'était plus grave. Des éléments d'une armée libanaise divisée devaient en effet intervenir. Cette situation a littéralement conduit à une guerre dont a principalement souffert la ville de Beyrouth et toute l'économie libanaise. Les attentats étaient fréquents. Pour faire face à cette situation d'insécurité grandissante, la Middle East Airline a décidé de faire décoller ses avions de Beyrouth dans la deuxième moitié de la journée pour atteindre les destinations étrangères de nuit et y faire une escale en sécurité avant de repartir le lendemain matin pour Beyrouth. Ainsi, toute la flotte est partie à l'étranger du jour au lendemain. Il a également été recommandé aux compagnies aériennes étrangères ainsi qu'à l'aviation générale de ne laisser aucun avion à Beyrouth la nuit.

C'est le 6 février 1982 que Dominique Hoffer, en tant que copilote, et moi-même avons décollé pour Beyrouth avec un passager à bord du Learjet 36A, HB-VFD. Le vol Genève-Beyrouth a duré environ 4 heures. Après l'enregistrement du passager et les formalités habituelles à l'aéroport, nous nous sommes préparés à prendre le vol à vide à destination de Larnaca sur Chypre pour y passer la nuit, comme recommandé. Le départ de Beyrouth a été convenu avec notre passager le



08.02.1982 à 13h00, heure locale. À Larnaca, nous avons eu suffisamment de repos et de temps libre jusqu'au prochain « Check-In » à 10h00 heures.

Les vols vers les zones de crise présentent toujours certains risques. Ceux-ci ne sont pas couverts par l'assurance de base. Il faut donc une assurance supplémentaire, qui peut être souscrite auprès de LLOYD's London, non sans avoir précisé tous les éléments liés à l'opération. La prime d'assurance pouvait, déjà à l'époque, s'élever à une somme de six chiffres et était réglée en dollars. Ces frais supplémentaires sont bien entendu à la charge du client.

Nous avons décollé de Larnaca le lundi 8 février à 11h15, heure locale. Le vol nous a emmené sur la voie aérienne R 19 jusqu'à l'intersection KUKLA (frontière de la FIR entre Larnaca et Beyrouth). Environ 3 minutes avant la frontière, on nous a demandé d'établir un contact radio avec Beyrouth. Immédiatement, on nous a autorisé de passer en descente et de voler direc-

tement vers Beyrouth NDB (351/BOD), qui servait de radiobalise d'approche pour la piste 18. Dominique, aux commandes, a demandé la liste de contrôle de descente que je lui ai remise immédiatement. Le contrôleur nous a donné l'autorisation d'approche. Réduction de vitesse, liste de contrôle et établissement de la configuration d'approche.

Puis, soudain, j'ai entendu des coups de feu de série... possible à Beyrouth. Liste de contrôle final... Encore des coups de feu. Pleins volets et orienté sur l'ILS... une autre salve... mais plus forte... un éclair à gauche, un autre à droite, une forte détonation... Un coup d'œil en arrière... des débris de bois sur le sol... ça sentait le roussi.

Dominique : « Tiens, il y a un problème de gauchissement » (un problème d'aileron). Moi : « Beirut Tower, we have been hit by a series of anti-aircraft-gun-shots »... TWR : « can you land ? » Moi : « I hope so »...avant d'ajouter : « Dominique, je prends les

commandes et toi tu t'occupes de la radio »...L'aileron est mou à droite et à gauche comme un canard boiteux mais sinon... tout le reste fonctionne ! Vérification du carburant : sur le côté gauche, il en manque... Peut-être une fuite ? Les corrections avec l'aileron sont très difficiles au début... dès qu'il répond, il faut contrecarrer immédiatement pour arrêter le battement... comme un vieux camion avec beaucoup de jeu dans la direction. Entretemps, Dominique est toujours bombardé par la question de savoir si on peut atterrir ou non. J'ai fait la remarque : « dis-lui « yes » et ensuite qu'il se taise, ce c... me casse les pieds celui-ci, tonnerre »! Nous avons ajouté un peu plus de puissance pour ne pas arracher les toits en tôle ondulée des habitants des « Bidonvilles » que nous survolions. C'est ainsi que nous avons atteint la finale. Je m'étais tellement habitué au nouveau comportement des ailerons que j'ai dû faire des corrections de plus en plus petites... Après tout, j'ai eu un peu plus d'une minute pour cette « requalification », n'est-ce pas suffisant ? Plus tard, il s'est avéré que le câble de traction de l'aileron gauche s'était déchiré !

L'atterrissage a été plus ou moins normal. Ce n'était pas un atterrissage dur comme redouté au début et j'ai

été soulagé d'avoir un sol solide sous les roues après cet exercice artistique de danse à la corde. Le fait de rouler sur la piste ainsi que derrière la voiture « Follow me » jusqu'au parking n'a posé aucun problème. Dans tous les cas, en fonction de la situation à bord, les services de sécurité et militaires, y compris l'ambulance, ont également été appelés à notre réception. Dominique a ouvert la porte et a placé les cales sous la roue avant. Quand je me suis levé dans le cockpit, elle est revenue en me disant : « Regarde au bout de l'aile gauche on a une grande fuite ! » Il y avait en effet une grosse fuite.

Les services militaires présents se sont rendus utiles en plaçant deux fûts d'essence de 200 litres en dessous.

Par la suite, un contrôle externe complet avec inspection des dommages et quelques photos a été effectué. Le résultat : 5 impacts d'obus, causés par la DCA de 20 mm. Il y avait des trous supplémentaires causés par des éclats.

Le dicton du major Wildbolz, tacticien et instructeur de tir dans l'EO en 1957 : « Si vous voyez des éclairs de bouche en plein jour, alors sachez que c'est pour vous ». Cela s'est avéré absolument vrai dans notre cas. Par la suite, un officier de sécurité nous a deman-

dé de l'accompagner au commandement de l'aéroport.

Ce qui a suivi a été une série de questions et d'appels téléphoniques avec Genève. L'évaluation des dommages de l'avion ainsi que toutes les interviews des journalistes. Après tout cela, nous avons quand même eu le temps de célébrer le fait que nous soyons toujours en vie. À l'hôtel, j'ai reçu également un appel d'un colonel du bu-

reau de Yasser Arafat. Son mélange d'arabe et d'anglais sonnait comme une excuse. Le HB-FVD a été provisoirement réparé à Beyrouth par des spécialistes, en 3 semaines de travail, et nous nous sommes envolés ensuite pour Genève en effectuant une escale à Athènes. Après une révision générale dans l'usine de Wichita, le HB-VFD a été complètement remis en service.

Traduction : Gilles Buchmüller



Eine Polit-Satire aus der Bundesverwaltung

Bei der Beschaffung der neuen BE-20 Super King Air 200 besprachen wir im L+A intern mit der Sektion Technik welche Immatrikulation verwendet werden solle.

Es war Usanz, bestimmte Immatrikulationsgruppen den verschiedenen Flugzeugtypen zuzuteilen, wie z.B. DC-4: HB-ILA, ILB,

DC-6: HB-IBC, IBS; Bücker 133: HB-MKH, MKN usw.

So wählten wir unter den zur Verfügung stehenden Immatrikulationen die HB-GDI. Vor allem auch deshalb, weil «Hotel – Delta – India» am Funk einfach gut tönt!

Nach ersten Einsätzen für den Bundesrat bekam das L+A ein geharnischtes Schreiben vom Departement-Sekretariat des EVED.

Damals war BR Leon Schlumpf Chef des Departements.

Darin hiess es, die Bezeichnung auf dem Flugzeugrumpf müsse sofort geändert werden. Es dürfe nicht sein, dass ein Flugzeug des Bundes mit den weithin sichtbaren Initialen des Migros Gründers: GDI = Gottlieb Dutt-

weiler Institut versehen sei! Leider konnten unsere Techniker den Beamten des Departement-Sekretariats nicht klar und bestimmt genug darlegen, worum es bei fliegerischen Kennzeichen überhaupt geht.

So geschah es, dass unsere «HB-GDI» politisch korrekt in «HB-GDL» umgetauft werden musste.

Von Hans Versell
Vorm. Inspektor L+A Sektion LP

Une satire politique de l'administration fédérale

Pour l'acquisition du nouveau BE-20 Super King Air 200, nous avons discuté en interne avec la section technique de l'OFAC des modalités d'immatriculation à utiliser.

Il était courant d'attribuer certains groupes d'immatriculation aux différents types d'avions, tels que DC-4 : HB-ILA, ILB, DC-6 : HB-IBC, IBS ; Bücker 133 : HB-MKH, MKN etc ...

Nous avons donc choisi « HB-GDI » parmi les immatriculations disponibles. Principalement car « Hotel -Delta - India » sonne tout simplement bien à la radio !

Après les premières missions pour le Conseil fédéral, l'OFAC a reçu une lettre recommandée du secrétariat départemental de l'EVED. À l'époque, le Conseiller fédéral Leon Schlumpf

était à la tête de ce département. Il y était indiqué que l'immatriculation sur le fuselage devait être modifiée immédiatement. Il n'était, en effet, pas envisageable qu'un avion fédéral porte les initiales du fondateur de la Migros et qu'elles soient visibles loin à la ronde : « GDI » pour Gottlieb Duttweiler Institut.

Malheureusement, nos techniciens n'ont pas su expliquer assez clairement aux fonctionnaires du secrétariat du département ce que signifient les immatriculations d'avions.

Il s'est donc avéré que notre « HB-GDI » a dû être finalement rebaptisé en « HB-GDL » ...politiquement plus correct.

Par Hans Versell
Anciennement Inspecteur à l'OFAC
Section LP

Traduction : Gilles Buchmüller



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



**traducteur/
traductrice
allemand-français**

Chers camarades Romands/es

Afin de remplacer nos anciens traducteurs Gilbert, Marcel et +Pilo nous recherchons un/une

**traducteur/traductrice
allemand-français**

pour nos documents à distribuer aux membres, par exemple le Flight-VTR et les invitations périodiques.

Les coûts engendrés par les traductions effectuées par des personnes externes pèsent sur notre bilan financier.

J'espère que quelqu'un sera trouvé pour cette tâche importante d'ici la fin septembre 2020 afin d'éviter des alternatives insatisfaisantes par le biais de deepl.com gratuit, non corrigé.

Merci d'avance pour votre retour !

Hans-Peter Graf

**hp.graf@gcav.ch
079 743 23 67**

Humor / Humeur



Idee der Gegner über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge

Idee des opposants sur l'acquisition de nouveaux avions de chasse



Pilots and their Truisms

As a pilot, only two bad things can happen to you (and one of them will):

- a. One day you will walk out to the aircraft, knowing it is your last flight.
- b. One day you will walk out to the aircraft, not knowing it is your last flight.

«A superior pilot uses his superior judgment to avoid situations which require the use of his superior skill.»

Frank Frederick Borman –
Commander Apollo 8



Last Flight

Last Destination



Marius Brügger

17.10.1938 –
27.11.2019 †

auf Hunter. Er entwickelte sich zum charismatischen Führer und begnadeten Piloten und Ausbildner.

Ruedi Läubli

2.10.1940 – 11.12.2019 †

Nach erfolgreichem Abschluss des



Lehrerseminars besuchte Ruedi Läubli die Rekruten- und Pilotenschulen der Luftwaffe. Als junger Hunter Pilot und Wachtmeister

begann er seine Laufbahn im damaligen Überwachungs-Geschwader (UeG) in Dübendorf. Er diente dort als Kampfpilot der FI St 11 («Tiger») und Ausbildner junger Piloten. Bereits in jungen Jahren, im Grade eines Oberleutnants, führte Ruedi als Leader die legendäre Patrouille Suisse

Ruedi durchlief die Kommando-funktionen Staffel-, Geschwader- und Regimentskommandant. Anlässlich der Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges Northrop F-5 Tiger II in den USA konnte Ruedi auf der Maxwell AFB in Montgomery, Alabama auf den Tiger umschulen. Er übernahm danach die fliegerische Einführung des Flugzeuges in der Schweiz und bildete unsere eigenen Piloten aus. Die Krönung seiner Pilotenlaufbahn war die Beförderung zum Brigadier und Kdt der Flugwaffenbrigade 31, mit vier unterstellten Flieger Regimentern. Ruedi wurde somit zum Chef aller aktiven Militärpiloten (Kampf- sowie Helikopterpiloten) ernannt. Als solcher erlebte er eine sehr hohe Akzeptanz und Wertschätzung seitens seiner Piloten für seine hohe Kompetenz und für sein menschliches Führungsverhalten.

Nach sehr erfolgreichen Jahren als «Kdt 31» übernahm Ruedi die Funktion des Stv Kdt und Dozenten für «Air Power» am Armee Ausbildungszentrum in Luzern (AAL), wo er mit grossem Erfolg, das Fach «Luftkriegsführung» unterrichtete.

Als junger Pilot lernte Ruedi Läubli im Offizierscasino der Fliegerkaserne in Dübendorf Maria Asuncion Pelaez (aus Jerez de la Frontera, Spanien) kennen. Maria verstarb, viel zu früh, am 18. Mai 1997, nach schwerer Krankheit. Zwei Jahre zuvor hatten Maria und Ruedi ihren jüngeren Sohn durch einen Verkehrsunfall verloren. Der Tod des Sohnes und seiner geliebten Gattin warfen Ruedi in eine schwere Lebenskrise. Einige Jahre später lernte er Regula Deuber kennen. Mit ihr verbrachte er die restlichen Jahre seines Lebens.

Peter Regli

Paul Habegger

30.01.1926 – 22.02.2020 †

Auszug seines Lebenslaufs:

Paul Habegger wuchs in Bowil im Emmental als ältester Sohn einer Bauernfamilie auf. Mit starkem Willen, Intelligenz, Sensibilität und Ehrgeiz ausgestattet absolvierte er nach



der Schule eine Mechanikerlehre mit anschliessender Ausbildung zum Militärpiloten. Das Militär bedeutete ihm sehr

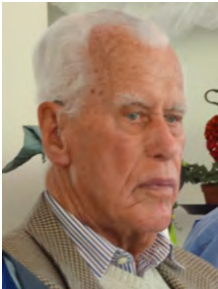
viel, darum flog er 5 Jahre als Berufsmilitärpilot bis er seinen Traumberuf als Verkehrspilot bei der Swissair begann und mit Begeisterung während 31 Jahren ausübte.

Er flog mit dem Zögling, der Morane, dem Vampire, dem Venom, dem Hunter, der DC 3, der Convair 440 Metropolitan, der DC 4, DC 6, DC 7, DC 8 und der DC 10 mit über 23'000 Flugstunden in die ganze Welt.

Nach seiner Pensionierung 1984 fing er an, sich mehr für das was hinter dem Sichtbaren ist, zu interessieren. Wie Antoine de Saint Exupéry – welcher ihm immer sehr viel bedeutete – sagt: «das Wesentliche ist für unsere Augen unsichtbar, man sieht es nur mit dem Herzen gut». Er machte sich Gedanken über das Woher und Wohin, über den Sinn unseres Daseins und unsere wirklichen Aufgaben im Leben und für das was hinter den Menschen wirklich steckt.

Werner Neuhaus

20.04.2020 – 02.03.2020 †



«Mister Birrfeld» sein Lebenswerk:

1922–2020 verstorben kurz vor seinem 98. Geburtstag. Die Fliegerei be-

gleitete ihn wie ein Virus schon in jungen Jahren. Als Sek. Schüler in Windisch baute er mit seinem gleich gesinnten Schulfreund Karl Schneider einen Kasten- Drachen. Die lange Startleine riss, mit dem Seilrest löste dieses an einer Freileitung einen Kurzschluss aus und führte in Unterwindisch zu einer stromlosen finsternen Sylvester- Nacht.

Seine Lebensgeschichte wurde durch sein Flugplatz- Engagement geprägt: Ab 1937 Mithilfe beim Bau des ersten Hangars, Bau «S 18», Brevet als Privatpilot, Mitarbeit Bau «Minicap» HB-SUK, Einsatz in der Betriebsleitung FSB, 1956 deren Vorsitz.

1960 Wahl zum 5. Präsidenten Sektion Aargau und 36 Jahre im Amt. Schwergewichte: Bau- Konzession von Kanton und Bund für Regionalflugplatz.

1963 Erweiterung Hangar 4 und 5 und Besuch der Bundesräte Bonvin und

Gnägi. Erfolg mit Widerstand gegen Einschränkungen durch neue Abflugvolten ab Kloten.

1975 Rechtskraft Zonenplan, Übernahme Flugplatz-Restaurant

1983 Rechtskraft für 30 Jahre. Er gründete zusammen mit Ruedi Stüssi den Flugplatzverein mit Geschäftsleitung Dr. Pierre Moreillon, heutiger Verband Schweizer Flugplätze.

1987 Planung neues Betriebsgebäude bewilligt von GV, 5.6 Mio.

Auszeichnungen: Ernennung zum Ehrenpräsidenten AeCA, Ehrenmitglied des AeCS, sowie Ehrendiplom Paul Tissandier, Ehrenmitglied VSF.

Trotz all diesen Ehrungen ist Werner immer bescheiden auf dem Boden der Realität geblieben, aber trotzdem stolz auf die gemeinsamen Erfolge und genoss es, dass dies alles möglich war. Ermöglicht hat dies aber auch seine Frau Annemarie, welche ihm immer mit grossem Verständnis den Rücken freihielt und ihn mit einer Tochter und 2 Söhnen immer unterstützte. Leider verstarb sie bereits vor 7 Jahren. Die Stunden mit der Familie, mit den Enkeln und Urenkeln machten ihm immer viel Freude und stolze Zufriedenheit.

Verneigen wir uns zusammen anerkennend vor den klein an-

gefangenen Aktivitäten zu grossen Realisierungen mit grenzenlosem Einsatz und wirkungsvollen Zielerreichungen.

Nur eine Sorge beschäftigte ihn fortwährend, dass das Birrfeld weiterhin Aargauischer Regionalflugplatz bleibt und auch mehrheitlich aargauisch geführt werde.

Wir alle wollen Werner Neuhaus ein ehrendes Andenken bewahren.

Juni 2020 Peter Frey

Christophe Keckeis

18.04.1945 – 01.05.2020 †



Mit dem, trotz Krankheit seit 2014 sowie Unfall letztes Jahr, doch unerwarteten Hinschied von Christophe Keckeis (Pilo), verlieren die Schweiz, das Flugwesen und wir Motorflug-Veteranen des AeCS einen hochbegabten, intellektuell brillanten Aviatiker und Leader sowie vor allem einen echten Patrioten.

Der in Neuenburg geborene, perfekt dreisprachige Pilo wurde 1968

zum Militärpiloten brevetiert und durchlief zuerst im Überwachungsgeschwader, später als Instruktor der Fliegertruppen, als Pilot, Fluglehrer, Kommandant aller Stufen, eine sehr steile und erfolgreiche Karriere als Berufs-Offizier, bis ihn der Bundesrat auf den 01.01.2004 zum ersten Chef der Armee ernannte. Nach seiner Pensionierung Ende 2007 stellte er seine Erfahrung und Fähigkeiten in vielen Gremien, in- und ausserhalb der Armee, kompetent, unermüdlich und loyal zur Verfügung.

Dem Ruf der Motorflug-Veteranen zum Beitritt als Mitglied ist Christophe Keckeis im Jahr 2006 gefolgt. Im Mai 2012 wurde er in den Vorstand berufen und bereits anlässlich der Generalversammlung 2014 in Meiringen zum Präsidenten gewählt. Es war ihm vergönnt, im gleichen Jahr den Herbstausflug nach Ste-Croix zu organisieren und zu leiten. Leider zwang ihn eine Krankheit, das Präsidium bereits im Februar 2015 abzugeben. Nach einer lange dauernden Zeit der Rekonvaleszenz, war er nochmals aktives Vorstandsmitglied von Mai 2017 bis Juni 2018. Auch diesen Einsatz musste er nach einem Rückschlag abbrechen. Seit-her konnte er sich leider an unseren Anlässen nicht mehr aktiv beteiligen.

Wir werden Christophe Keckeis ein ehrendes Andenken bewahren. Danke «Pilo» für deinen beispielhaften Einsatz zugunsten unseres Landes.

Ramy

Avec la mort inattendue de Christophe Keckeis (Pilo), malgré sa maladie depuis 2014 et son accident l'année dernière, la Suisse, l'industrie aéronautique et nous, les Vétérans du Vol Moteur de l'AeCS, perdons un aviateur et un dirigeant très talentueux, intellectuellement brillant et surtout un vrai patriote.

Ce pilote parfaitement trilingue, né à Neuchâtel, a obtenu son brevet de pilote militaire en 1968 et a connu une carrière très mouvementée et couronnée de succès en tant qu'officier professionnel. D'abord dans l'escadron de surveillance, puis comme instructeur des Forces Aériennes, comme pilote, instructeur de vol, commandant à tous les niveaux, jusqu'à ce que le Conseil fédéral le nomme premier chef de l'armée le 01.01.2004. Après avoir pris sa retraite à la fin de l'année 2007, il a mis inlassablement son expérience et ses qualités au service de nombreux comités, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des forces armées avec loyauté.

Christophe Keckeis a accepté l'appel des Vétérans Du Vol à Moteur à devenir membre en 2006. En mai 2012, il a été nommé au conseil d'administration puis élu président lors de l'assemblée générale de 2014 à Meiringen. La même année, il a eu le privilège d'organiser et de diriger l'excursion d'automne à Ste-Croix. Malheureusement, une maladie l'a contraint à abandonner la présidence dès février 2015. Après une longue période de convalescence, il a été à nouveau un membre actif du conseil d'administration de mai 2017 à juin 2018. Il a également dû abandonner cette mission après une rechute. Depuis lors, il n'a malheureusement plus pu participer activement à nos événements.

Nous garderons de Christophe Keckeis l'image d'un homme honorable, loyal et compétent. Merci "Pilo" pour ton engagement exemplaire envers notre pays.

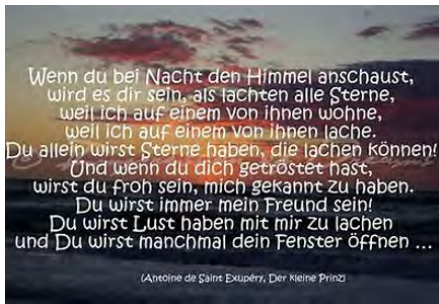
Ramy

Ernst Tom Marquardt

29.03.1939 – 12.06.2020 †



Ernst «Äschi» Tom Marquardt lernte ich 1959 in der Fliegerrekutenschule in



Payerne kennen. Im Herbst 1959 sind wir brevetiert worden, er wurde in die Fliegerstaffel 15, ich in die Fliegerstaffel 20 eingeteilt. Er leistete weit über 1000 Dienstage bis er als Helikopter Staffel-Kommandant «pensioniert» wurde. Seine Leidenschaft für die dritte Dimension durfte er später in vielen Fahrten mit seinem Ballon ausleben. Sein Aviatiker Herz schlug für das Fliegermuseum Dübendorf und ganz besonders bei vielen Reisen mit der Tante JU.

Als erfolgreicher Unternehmer war er u.a. für Bostitch, Swatch und Hilty bis nach Japan im Einsatz. Seine kreativen Ideen kannten keine Grenzen; sein letzter Erfolg landete er mit den zu tausenden verkauften Raclette-Öfeli!

Die Freunde und Kameraden, seine Familie bedeuteten ihm alles. Er war bei allen Festen dabei, machte mit, fühlte sich pudelwohl und konnte ausgelassen sein. Er trug sein Herz

am richtigen Ort. In den letzten Monaten erlosch sein Lebenswille krankheitsbedingt immer mehr bis er am 12. Juni einschlafen durfte.

Saint-Exupéry formulierte es so: «Ein Pilot stirbt nie, er fliegt einfach weg und kommt nicht zurück.»

Dein Freund Peter Thut

Edouard Savaré

23.04.1939 – 28.06.2019 †



Edy ne voulait pas trop qu'on parle de lui.

Mais on peut se raconter Edy sans nous souvenir ce sportif qui pilotait son avion et ses belles voitures avec le même enthousiasme que dans sa jeunesse.

Il aimait prendre des risques et aimait la vitesse.

Raconter Edy c'est évoquer un bon vivant.

Edy était tout simplement une belle personne.

Gina Della Nave-Savarè

FlightVTR 37, Juli 2020

das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge deine Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflugveteranen.

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
E-Mail: hp.graf@gcav.ch

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für deine Mitarbeit.

FlightVTR 37, juillet 2020

Le bulletin des VVM

Les membres recrutent des membres!

Persuade tes collègues de l'intérêt que représentent les manifestations organisées sous l'égide des vétérans du vol à moteur.

Comment accéder au site VVM sur internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Pour transmettre tes suggestions ou histoires à la rédaction :

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
e-mail : hp.graf@gcav.ch

Tu peux également communiquer tes histoires ou suggestions sur notre site internet.

Merci de ta précieuse collaboration.