



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

Das Wort des Präsidenten a.i.

**Geschätzte Motorflugveteraninnen,
 geschätzte Motorflugveteranen**



Letzter Flug 2003, Flugtraining A 340

Unser Motorflugveteranen-Luftschiff ist auf Kurs. Höhe und Richtung stimmen, die Motoren brummen zuverlässig. Die Crew hat die «Sudden Incapacitation» des Kapitäns gemeistert, der Copilot hat das Kommando übernommen.

Die Arbeit in der Vorstands-Crew macht Freude. Dies nicht zuletzt dank der hervorragenden Kameradschaft; die Traktanden und andere Geschäfte werden speditiv gelöst. Und wir lachen viel!

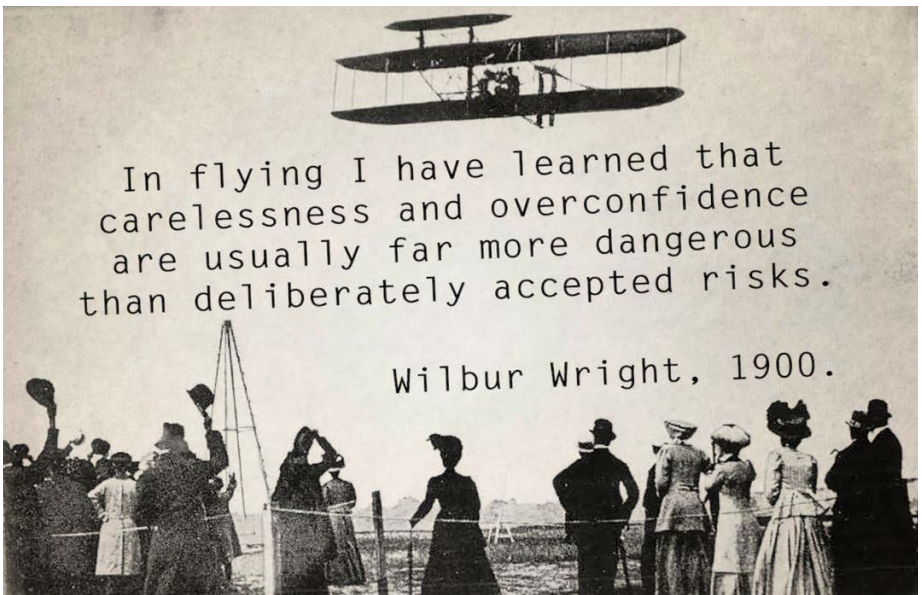
Die Pflege der Website, die Mitgliederfragen und die damit verbundenen Fragen in Zusammenarbeit mit dem Aero-Club der Schweiz,

die vielen persönlichen Kontakte mit unseren Mitgliedern sind bereichernde Tätigkeiten. Quality Time vom besten!

Das «Flight Planning» (plan ahead!) ist eine bereichernde Herausforderung. So wie wir dies im Cockpit alle gemacht haben und vereinzelt immer noch machen. Das richtige Einschätzen der Risiken («Calculated Risk») bei der Planung und Durchführung der Club Anlässe ist ein Teil davon. Nicht zuletzt müssen auch die Finanzen im Lot, das FlightVTR Magazin publiziert sein. Dies alles und vieles Andere mehr macht den «Flug» der Vorstandscrew zum Erlebnis der ganz speziellen, positiven Art.

Wenn Sie diese Zeilen lesen sind wir dem «Top of Descent» schon näher, der Approach und die Landung an der GV am 26. März 2025 im Airforcecenter Dübendorf ist in Sicht! Dort wird aufgetankt, der Vorstand neu gewählt. Ich werde zum letzten Mal den Check after Engine Stop einleiten und dem neuen Präsidenten, der neuen Präsidentin die Führung übergeben. Nach 20 Jahren Vorstands-Tätigkeit.

Es ist mir ein grosses Bedürfnis, der Vorstandscrew, meinen Kameraden, für das super Teamwork zu danken; die Zusammenarbeit machte grosse Freude. Ich danke auch allen Veteranen und Veteraninnen für die Treue, für das Mitmachen, für die Unterstützung.





Im AT-16 2016

Machen wir weiter so und tragen Sorge zu unserem interessanten Verein.

Ich wünsche allen ein gutes, interessantes und glückliches 2025 mit ONLY happy landings.

Peter Thut

Le mot du vice-président

Chères vétéranes, chers vétérans du vol à moteur

La présidence des vétérans du vol à moteur est sur la bonne voie. L'altitude et la direction sont correctes, les

moteurs ronflent de manière fiable. L'équipage a maîtrisé la « Sudden Incapacitation » du capitaine et le copilote a pris les commandes.

Le travail au sein de l'équipage du comité est un plaisir. Et ce notamment grâce à l'excellente camaraderie. Les points à l'ordre du jour et autres affaires courantes sont résolus de manière expéditive et nous rions beaucoup !

L'entretien du site web, les mutations de membres et les questions qui y sont liées en collaboration avec l'Aéro-Club de Suisse, les nombreux contacts personnels avec nos

membres sont des activités enrichissantes. Quality Time à son meilleur !

Le « flight planning » (plan ahead !) est un défi enrichissant. Comme nous l'avons tous fait dans le cockpit et le faisons encore de manière isolée. L'évaluation correcte des risques « Calculated Risk » lors de la planification et de la réalisation des événements du club en fait partie. Enfin, les finances doivent être en ordre et le magazine Flight-VTR publié. Tout cela, et bien d'autres choses encore, fait du « vol » de l'équipe de direction une expérience très spéciale et positive.

Lorsque vous lirez ces lignes, nous serons déjà plus proches du « Top of Descent », soit l'approche et l'atterrissage à l'assemblée générale du 26 mars 2025 à l'Airforcecenter de Dübendorf ! Nous nous y retrouverons et élirons le nouveau comité

directeur. Je lancerai pour la dernière fois le « check after engine stop » et transmettrai les rênes au nouveau président ou à la nouvelle présidente. Cela, après 20 ans d'activité au sein du comité directeur.

Il me tient à cœur de remercier l'équipe du comité, mes camarades, pour le super travail d'équipe. La collaboration a été un grand plaisir. Je remercie également tous les vétérans de leur fidélité, de leur participation et de leur soutien. Continuons ainsi et prenons soin de notre intéressante association.

Je vous souhaite à tous une bonne année 2025, intéressante et heureuse, avec ONLY happy landings.

Peter Thut



wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Obwohl die Aviatik nur mit 3,5 bis 5 % (je nach Quelle) an den weltweiten CO₂ – Emissionen beteiligt sein soll, bemüht sich die zivile Luftfahrt-industrie von der «General Aviation» bis zur Linien -und Bedarfsfliegerei um umweltschonende Produkte und einen möglichst effizienten Flugbetrieb.

Ein gutes Beispiel dafür sind die schweizerischen Unternehmen, welche sich den alternativen Antriebssystemen angenommen haben und diese in Form von Prototypen an der «Electrify-In Bern» der Allgemeinheit vorstellten. Meine Eindrücke dazu



1992 vor der Alouette II beim Erklären, wie ein Helikopter fliegt.

1992 devant l'Alouette II en expliquant comment vol un hélicoptère

sind in dieser Ausgabe beschrieben.

Der von Hansueli Schaffer organisierte Herbstausflug nach Triengen und dem Schloss Wyher war ein besonderes Vergnügen.

Weitere Bilder dazu findet ihr auf unserer Webseite: www.motflug-veteranen.ch.

Frohe Festtage und möglichst viele positive Erlebnisse im 2025!

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf



**Wenn man älter wird,
muss man sich zwingen,
neue Träume zu entwickeln.**

John Travolta

**En vieillissant, il faut se forcer
à développer de nouveaux rêves.**

John Travolta

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur

Bien que l'aviation ne participe qu'à hauteur de 3,5 à 5% (selon les sources) aux émissions mondiales de CO₂, l'industrie aéronautique civile, de l'aviation générale à l'aviation de ligne et d'affaires, s'efforce de développer des produits respectueux de l'environnement et d'assurer une exploitation aérienne aussi efficace que possible.

Les entreprises suisses qui se sont penchées sur les systèmes de propulsion alternatifs et les ont présentés

au grand public sous forme de prototypes lors du salon « Electrify-In Berne » en sont un bon exemple. Mes impressions à ce sujet sont décrites dans ce numéro.

L'excursion d'automne organisée par Hansueli Schaffer à Triengen et au château de Wyher a été un plaisir particulier. Vous trouverez d'autres photos à ce sujet sur notre site web : www.mot-flug-veteranen.ch.

Bonnes fêtes de fin d'année et autant d'expériences positives que possible en 2025 !

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

Navigation rule:



**If you know where you are,
you can be wherever you like.**

Bauernhof und Flugplatz

Triengen Herbsttreffen der Motorflugveteranen auf der Flying Ranch

Für den Herbstausflug der Motorflugveteranen hatte Vorstandsmitglied Hansueli Schaffer auf seinem «Heimatflugplatz» ein spannendes Programm zusammengestellt. Die Besichtigung eines Flugplatzes, der einst ein Bauernhof war und ein Mittagessen in einem Wasserschloss sorgte für viele neue Eindrücke.



Dass man bei einem Vortrag über einen Flugplatz in einem früheren Kuhstall sitzt, ist doch eher ungewöhnlich. Ungewöhnlich ist aber auch die Geschichte der Flying Ranch Triengen, eine feste Institution im Suhrental und seit 1947 im Besitz der Familie Müller. Präsident a.i. Peter Thut konnte am Morgen rund 100 Veteranen auf der Terrasse des Flugplatzrestaurants begrüßen.

Trotz der Hochnebeldecke waren einige Mitglieder sogar per Flugzeug angereist.

Zwei Kameraden wurden schmerzlich vermisst: Präsident Urs Adam und Louis Hammer, die beide diesen Mai unerwartet verstorben waren. Erfreulicherweise verstärkt Ruedi Burgstaller den Vorstand der Motorflugveteranen.

Trotz der tiefen Wolkendecke konnte der erste Höhepunkt planmässig durchgeführt werden. Bruno Müller, mehrfacher Schweizer Meister im Kunstflug, präsentierte ein spezielles Akro-Programm mit seiner Suchoi Su-26, von dem herrlich klingenden 9-Zylinder-Sternmotor von 400 PS Leistung angetrieben. Was der Ausnahmepilot mit Jahrgang 1961 zeigte,



sorgte bei den Zuschauern für Begeisterung. Er und seine Ehefrau Trudy führen die Flying Ranch seit Jahrzehnten.

Im anschliessenden Rundgang wurden die verschiedenen Aktivitäten auf der Flying Ranch vorgeführt:

Eugen Wüest präsentierte in seiner humoristischen Art seine Yak-52, die er selbst auf seinem Bauernhof aufgebaut hatte. In jahrelanger Arbeit mit entsprechendem finanziellem Aufwand gelang ihm eine einzigartige Yak-52 in verspiegelter Chromlackierung. Frederik Wildi sprach über die Aktivitäten des Para-Sport-Clubs Triengen und demonstrierte den aufmerksamen Veteraninnen und Veteranen Funktion und Form der Fallschirme.

Das Ehepaar Müller stellte uns das Entstehen und den Ausbau des Flugplatzes Triengen zum heutigen Stand im Detail vor. Dabei wurde besonders die Zusammenarbeit mit den Anrainern und der Bevölkerung von Triengen hervorgehoben, welche es ermöglichte, den Flugplatz zu betreiben. Es war nicht immer einfach, die begeisterten Veteranen von den einzelnen Posten zu lösen und am Schluss dazu zu bewegen, den bereitstehenden Car zu besteigen. Denn die nächste Etappe wartete bereits:

das Wasserschloss Wyher in Ettiswil, wo der Apéro und das Mittagessen warteten. Und wo es vor allem auch Zeit für Gespräche gab.

Urs Holderegger, Chefredaktor Aero-Revue
Ergänzungen: H.P. Graf

Ferme et aérodrome



Triengen Rencontre d'automne des vétérans du vol à moteur au Flying Ranch

Pour la sortie d'automne des vétérans du vol à moteur, Hansueli Schaffer, membre du comité, avait concocté un programme passionnant sur son « aérodrome d'origine ». La visite d'un aérodrome qui était autrefois une ferme et un déjeuner dans un château d'eau ont permis de

découvrir de nombreuses nouvelles impressions.

Le fait de s'asseoir dans une ancienne étable pour assister à une conférence sur un aérodrome est plutôt inhabituel. Mais l'histoire du Flying Ranch Triengen, une institution bien établie dans la vallée de la Suhr et propriété de la famille Müller depuis 1947, est-elle aussi inhabituelle. Le matin, le président a.i. Peter Thut a accueilli une centaine de vétérans sur la terrasse du restaurant de l'aérodrome. Malgré le brouillard élevé, certains membres avaient même fait le déplacement en avion.

Deux camarades ont cruellement manqué à l'appel : le président Urs Adam et Louis Hammer, tous deux décédés de manière inattendue en mai dernier. Heureusement, Ruedi Burgstaller est venu renforcer le

comité des vétérans du vol à moteur. Malgré la couverture nuageuse basse, le premier highlight a pu avoir lieu



comme prévu. Bruno Müller, multiple champion suisse de voltige aérienne, a présenté un programme spécial de voltige avec son Sukhoï Su-26, propulsé par le magnifique moteur en étoile 9 cylindres d'une puissance de 400 CV. Ce que ce pilote exceptionnel, né en 1961, a montré, a suscité l'enthousiasme des spectateurs. Lui et son épouse Trudy dirigent le Flying Ranch depuis des décennies.

La visite qui a suivi a permis de présenter les différentes activités du Flying Ranch :

Eugen Wüest a présenté à sa manière humoristique son Yak-52, qu'il a lui-même construit dans sa ferme. Après des années de travail et un investissement financier conséquent, il est parvenu à créer un Yak-52 unique en son genre avec une peinture chromée réfléchissante.





Frederik Wildi a parlé des activités du Para-Sport-Club Triengen et a démontré aux vétérans attentifs la fonction et la forme des parachutes.

Les époux Müller nous ont présenté en détail la naissance et l'extension de l'aérodrome de Triengen jusqu'à son état actuel. Ils ont notamment mis en avant la collaboration avec les riverains et la population de Triengen, qui a permis de faire fonctionner l'aérodrome.

Il n'a pas toujours été facile de détacher les vétérans enthousiastes des différents postes et de les inciter à monter dans le car qui les attendait. Car la prochaine étape attendait déjà : le château d'eau Wyher à Ettiswil, où se profilaient l'apéritif et le repas de midi. Et où il y avait surtout du temps pour discuter.

*Urs Holderegger,
rédacteur en chef de l'AéroRevue
Compléments : H.P. Graf*

Neue Technologien

Electri-Fly-In Bern 07.09.2024

Um mir ein Bild über den Stand der Technik in der Elektro-Fliegerei der Schweiz zu machen, besuchte ich die Electri-Fly-In am Flughafen Bern.

Die Vielfalt der technischen Lösungen unter den Herstellern ist bemerkenswert!

- **DUFOUR AEROSPACE** zeigen zwei unterschiedliche Systeme.
Die Cargo-Drohne

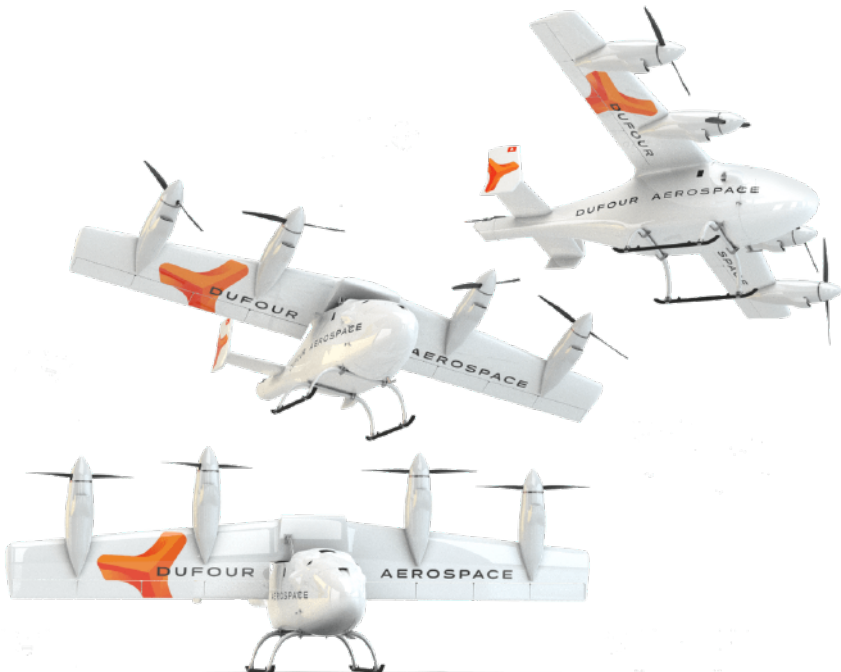
Nouvelles technologies

Electri-Fly-In Berne 07.09.2024

Pour me faire une idée de l'état de la technique dans le domaine de l'aviation électrique en Suisse, j'ai visité l'Electri-Fly-In à l'aéroport de Berne.

La diversité des solutions techniques parmi les constructeurs est remarquable !

- **DUFOUR AEROSPACE** présente deux systèmes différents.
Le drone cargo



Schwenk-Flügel - Technologie:

Die Drohne wurde getestet und dient hauptsächlich zum Transport eiliger Güter, beispielsweise im medizinischen Bereich.

Das Schwenkflügel-System ermöglicht vertikale Starts und Landungen bei geringem Energieaufwand im Reiseflug.

Steuerung, Navigation und die Elektromotoren sind redundant, das heisst, doppelt vorhanden.

**Mehr Informationen unter
www.dufour.aero**

Technologie à ailes pivotantes :

Le drone a été testé et sert principalement au transport de marchandises urgentes, par exemple dans le domaine médical.

Le système d'ailes pivotantes permet des décollages et des atterrissages verticaux avec une faible consommation d'énergie en vol de croisière.

La commande, la navigation et les moteurs électriques sont redondants, c'est-à-dire qu'ils sont présents en double.

**Plus d'informations sur
www.dufour.aero**



Die «Spitfire» made by Dufour:

Diese «Spitfire» wurde bereits 2016 von Dufour gebaut und in «LY» (Litauen) immatrikuliert. Das Elektro-Flugzeug verfügt über eine redundante Elektronik und doppelte Stromversorgung. Die maximale Flugzeit liegt bei ca. 40 Minuten. Der Pilot führte einen Demonstrationsflug durch, dabei fiel auf, wie leise so ein Flugzeug auch beim Start ist, denn nur das Surren des Propellers ist wahrnehmbar.

Zudem ist die elektro-«Spitfire» auch noch für Kunstflug zugelassen!

Le «Spitfire» construit par Dufour:

Ce « Spitfire » a déjà été construit par Dufour en 2016 et immatriculé à « LY » (Lituanie). L'avion électrique dispose d'une électronique redondante et d'une double alimentation électrique. La durée maximale de vol est d'environ 40 minutes.

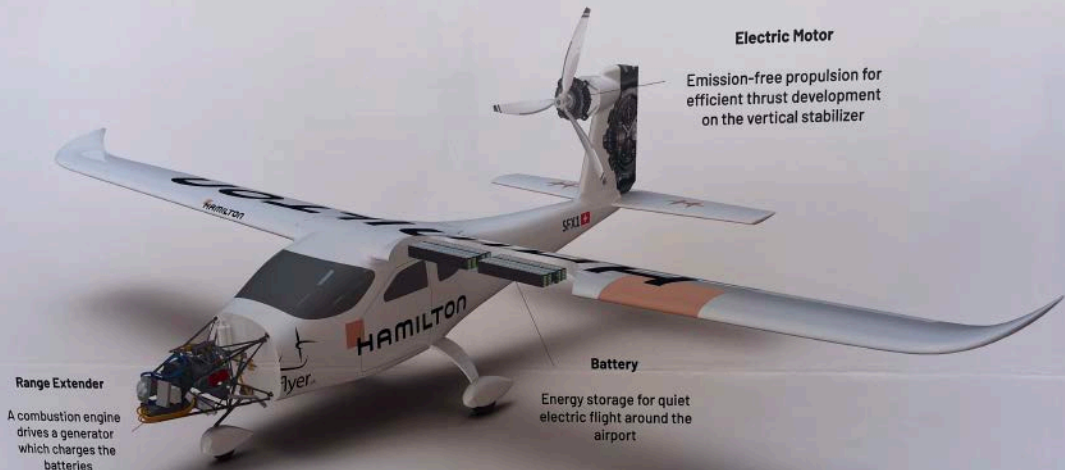
Le pilote a effectué un vol de démonstration, au cours duquel j'étais frappé par le silence d'un tel avion, même au décollage, puisque seul le vrombissement de l'hélice est perceptible. De plus, le « Spitfire » électrique est également homologué pour la voltige !



SMARTFLYER SF-1

Dieses Konzept stellt ein 4-sitziges Hybrid-Flugzeug vor, welches von einem Elektromotor angetrieben wird, welcher auf dem Seitenruder montiert ist, und mit 3 unterschiedlichen Energiequellen operiert werden kann:

1. Voll elektrisch, mit 2½ Stunden Endurance (keine Emissionen)
2. Im Bild: Hybrid mit 800km Reichweite (wenig CO₂ Emissionen)
3. Fuel Cell mit 5 Stunden Endurance (keine Emissionen)



Die Systeme können relativ einfach getauscht werden, je nach Einsatzzweck.

**Mehr Informationen unter:
info@smartflyer.aero**

Ce concept présente un avion hybride de 4 places, propulsé par un moteur électrique monté sur la gouverne de direction et pouvant fonctionner avec 3 sources d'énergie différentes :

1. *entièrement électrique, avec 2½ heures d'endurance (pas d'émissions).*

2. *sur la photo : Hybride avec 800 km d'autonomie (peu d'émissions de CO₂).*

3. *cellule à combustible, avec 5 heures d'endurance (pas d'émissions).*

Les systèmes peuvent être échangés relativement facilement, en fonction de l'utilisation.

**Plus d'informations sur :
info@smartflyer.aero**

Meine Impressionen zum Elektroflug:

Der heutige Stand der Batterietechnik, welche ein Energiedichteverhältnis von gerade mal 1 zu 60 zum Kerosin aufweist, dabei nach 8 bis 10 Betriebsjahren aufwändig rezykliert werden muss, ist rein elektrischer Flug nur für Kleinflugzeuge z.B. zur Ausbildung ökonomisch und ökologisch anwendbar.

Für gewerblichen Einsatz sind hybride Lösungen mit Hilfe einer effizienten Gasturbine, einer Brennstoffzelle oder eines Verbrennungsmotors, welche einen Generator zu Pufferung der Batterien antreiben, wie beispielsweise der «Smartflyer SF-1», durchaus machbar.

In der nächsten Ausgabe des Flight-VTR werde ich euch, liebe Leserinnen und Leser, den Einsatz von Wasserstoff in Grossflugzeugen, wie auch in der General-Aviation den aktuellen Stand dieser Technik vorstellen.

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Quellen: BAZL, Aerokurier

Mes impressions sur le vol électrique :

En l'état actuel de la technique des batteries, qui présentent un rapport de densité énergétique d'à peine 1 à 60 par rapport au kérosène et qui doivent être recyclées à grands frais après 8 à 10 ans d'utilisation, le vol purement électrique n'est applicable de manière économique et écologique que pour les petits avions, par exemple pour la formation.

Pour une utilisation commerciale, des solutions hybrides sont tout à fait réalisables à l'aide d'une turbine à gaz efficace, d'une cellule à combustible ou d'un moteur à combustion entraînant un générateur pour tamponner les batteries, comme par exemple le « Smartflyer SF-1 ».

Dans le prochain numéro de Flight-VTR, je vous présenterai, chers lecteurs, l'utilisation de l'hydrogène dans les gros avions ainsi que l'état actuel de cette technique dans l'aviation générale.

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

Sources : OFAC, Aerokurier

Wie die letzte Morane D 3801 ins Museum kam.

Der ehemalige Militärpilot Hansruedi Dubler, ebenfalls Mitglied der Motorflug Veteranen, weiss über die Herkunft des Flugzeuges J-276 spannendes zu berichten. Die Rettung der Maschine die im Flieger-Flabmuseum in Dübendorf ausgestellt ist, ist hauptsächlich ihm zu verdanken.

An einem kalten Apriltag im Jahre 1965 absolvierten die Piloten der Fliegerstaffel 17 eine Geländeübung und marschierten unter der Führung ihres Kommandanten, Hptm Paul Leuthold, mit Rucksack und in Militärschuhen durch den Jura.

Wir näherten uns Saint-Imier. Der Wettergott war uns nicht wohlgesinnt, daher war die Begeisterung dieses Marsches auch nicht allzu gross. Regen, Kälte und auch Schnee machten uns zu schaffen. Auch die Füsse begannen zu schmerzen, denn wir waren für einen solchen Marsch zu wenig trainiert. Das Ziel heute sollte Tavannes sein und wir hatten erst die Hälfte hinter uns.

Wenn auch die Füsse schmerzten, die Augen waren offen. Was sahen wir da im Schwimmbad von Saint-Imier? Eine Morane D-3801!

Ein Flugzeug das es in der ganzen Schweiz nicht mehr gab. Auf Distanz war der Zustand des Flugzeuges nicht

erkennbar, dessen Standort war jedoch im Gedächtnis gespeichert.

Anlässlich meinen militärischen Rekonoszierungsflügen im Jura wurde die neu entdeckte Morane öfters aus der Luft besucht. Schliesslich erkundigte ich mich beim Bademeister von Saint-Imier, Herr Baltera, über die Bewandnis des Flugzeuges und erklärte ihm in gebrochenem Französisch, dass ich an diesem Flugzeug interessiert sei.



Die Morane am Schwimmbad bei Saint-Imier
Le Morane à la piscine de Saint-Imier

Der Zustand der Morane war schlecht, denn sie wurde während Jahren als Robinson Spielplatz arg «missbraucht».



Die J-276 im Museum Dübendorf
Le J-276 au musée à Dübendorf

Nach zwei Jahren kam unerwartet ein Anruf von Herrn Widmer, Flugplatzchef von Payerne, ob ich immer noch an der Morane interessiert sei. Herr Baltera hatte also mein Anliegen nicht vergessen und dieses nach Payerne gemeldet, denn das Flugzeug sollte entsorgt werden.

Herr Widmer versprach, den Transport des Flugzeuges zu arrangieren. Dies sei eine gute Übung für die Bergungsequipe des Flugplatzes Payerne. Eigentlich war geplant, dass die Morane per Strassentransport nach Payerne gebracht werden sollte. Da tauchte der Gedanke auf, ob der

Einfachheit halber nicht gleich nach Dübendorf gefahren werden könnte. So gelangte das Flugzeug nach Dübendorf, ohne dass je etwas Schriftliches vereinbart oder über Kosten gesprochen wurde.

Wohlbehalten erreichte der Transport den Flugplatz Dübendorf, wo Mechaniker der Ju-Halle die Morane in der Nähe des Schrottplatzes unter einer Blache deponierten.

Jedes Mal, wenn ich bei meinem Flugtraining in Dübendorf am versteckten «Goldschatz» vorbeirrte, schweiften meine Augen zur abgedeckten

Morane um sicher zu sein, dass sie noch da war. Doch eines Tages stellte ich erschrocken fest, dass der Platz leer war, worauf ich mich sofort nach dem Verbleib der Morane erkundigte. Die Nachricht war insofern beruhigend, dass diese zum Aufbau nach Buochs überführt worden sei, um diese museumsreif zu restaurieren, obwohl in Dübendorf zu dieser Zeit noch niemand an ein Museum dachte.

In Buochs wurde die Morane von Mechanikern in Freiwilligenarbeit restauriert, danach stand sie während einigen Jahren im Verkehrshaus in Luzern. Heute ist sie eines der Prunkstücke im Flieger- Flabmuseum in Dübendorf.

Die Skepsis von Direktor Giger gegenüber meiner Darstellung betreffend Rettung des letzten Morane

Flugzeuges wurde mir erst klar, als ich den Briefverkehr zwischen Dübendorf und Payerne zu Gesicht bekam. Nirgends wurde erwähnt, weshalb das Flugzeug plötzlich in Payerne stand und nach Dübendorf transportiert werden sollte. Ohne mein seinerzeitiges Gespräch mit Herrn Baltera in Saint-Imier wäre die Morane sicher beim Schrotthändler gelandet wie alle andern Morane Flugzeuge auf den verschiedenen Robinson Spielplätzen.

Noch ein Detail für Flugzeughistoriker: Die Flügel am ausgestellten Flugzeug sind nicht diejenigen der J-276 von Saint-Imier. Diese beynnen sich an der einzigen noch iugfähigen Morane.

Das ist jedoch eine andere, ebenso interessante Geschichte.

Comment le dernier Morane D 3801 est arrivé au musée.

L'ancien pilote militaire Hansruedi Dubler, également membre des Vétérans du vol à moteur, nous livre des informations passionnantes sur l'origine de l'avion J-276. C'est principalement à lui que l'on doit le sauvetage de l'appareil exposé au Musée de l'aviation et de la DCA de Dübendorf.

Par une froide journée d'avril 1965, les pilotes de l'escadrille d'aviation 17 ont effectué un exercice de terrain et ont marché à travers le Jura sous la

direction de leur commandant, le cap Paul Leuthold, avec un sac à dos et des chaussures militaires. Nous nous sommes approchés de Saint-Imier.



Hansruedi Dubler

Le temps n'étant pas en notre faveur, cette marche n'a pas suscité un grand enthousiasme. La pluie, le froid et la neige nous ont donné du fil à retordre. Les pieds aussi commençaient à faire mal, car nous n'étions pas assez entraînés pour une telle marche. L'objectif du jour était Tavernannes et nous n'étions qu'à mi-parcours.

Même si les pieds étaient douloureux, les yeux étaient ouverts. Qu'avons-nous vu à la piscine de Saint-Imier ? Un Morane D-3801 !

Un avion qui n'existait plus dans toute la Suisse. A distance, l'état de l'avion n'était pas reconnaissable, mais son emplacement était enregistré dans la mémoire.

Lors de mes vols de reconnaissance

militaires dans le Jura, le Morane nouvellement découvert a été observé à plusieurs reprises depuis les airs. Finalement, je me suis renseigné auprès du maître-nageur de Saint-Imier, Monsieur Baltera, sur l'origine de l'avion et lui ai expliqué, dans un français approximatif, que je m'intéressais à cet appareil.

Le Morane était en mauvais état car il avait été rudoyé pendant des années comme terrain de jeux Robinson.

Après deux ans, j'ai reçu un appel inattendu de Monsieur Widmer, chef de l'aérodrome de Payerne, me demandant si j'étais toujours intéressé par le Morane. Monsieur Baltera n'avait donc pas oublié ma demande et l'avait signalée à Payerne, car l'avion devait être détruit.

Monsieur Widmer a promis d'organiser le transport de l'avion. Il s'agissait d'un bon exercice pour l'équipe de récupération de l'aérodrome de Payerne. En fait, il était prévu que le Morane soit transporté par la route jusqu'à Payerne.

C'est alors que l'on s'est demandé si, pour plus de simplicité, il ne serait pas possible de l'acheminer directement à Dübendorf. C'est ainsi que l'avion a été transporté à Dübendorf,

sans qu'aucun accord écrit n'ait été conclu et sans que les coûts n'aient été évoqués. Le transport est arrivé sans casse à l'aérodrome de Dübendorf, où les mécaniciens de la Ju-Halle ont installé le Morane sous une bâche, à proximité de la casse.

Chaque fois que je passais devant ce « bijou » caché lors de mon entraînement de vol à Dübendorf, mes yeux se tournaient vers le Morane recouvert pour s'assurer qu'il était toujours là. Mais un jour, j'ai constaté avec effroi que la place était vide, ce qui m'a immédiatement incité à me renseigner sur l'endroit où se trouvait le Morane. La nouvelle était rassurante dans la mesure où celui-ci avait été transféré à Buochs pour être reconstruit et restauré de manière à être exposé dans un musée, bien qu'à cette époque, personne à Dübendorf ne pensait encore à un musée.

A Buochs, le Morane a été restauré par des mécaniciens bénévoles, puis il a été exposé pendant quelques années au Musée des transports de Lucerne.

Aujourd'hui, il est l'un des fleurons du musée de l'aviation et de la DCA de Dübendorf.

Je n'ai compris le scepticisme du directeur Giger à l'égard de ma

description du sauvetage du dernier avion Morane que lorsque j'ai vu la correspondance entre Dübendorf et Payerne. Rien ne mentionnait la raison pour laquelle l'avion se trouvait soudainement à Payerne et devait être transporté à Dübendorf. Sans mon entretien avec Monsieur Baltera à Saint-Imier, le Morane aurait certainement fini chez le ferrailleur comme tous les autres Morane sur les différents terrains de jeux Robinson.

Encore un détail pour les historiens de l'aviation : Les ailes de l'avion exposé ne sont pas celles du J-276 de Saint-Imier. Elles se trouvent sur le seul Morane encore en état de vol.

Mais c'est une autre histoire, tout aussi intéressante.



Last Flight

Last Destination



Zum Gedenken an Ueli Soltermann †

Am Samstag am 24. August 2024 startete Ueli «Üelu» Soltermann (1946) zu seinem letzten Flug.

Ueli war eine Legende und prägte als Basisleiter die REGA in Bern während vieler Jahre. Über dreissig Jahre flog er für die REGA 5477 Patientinnen und Patienten in Rettungseinsätzen und in Spitälern. Darunter viele Neugeborene in kritischem Zustand welche dank den meist nächtlichen Transporten von Landspitälern in die Kinderklinik überlebten. Er verstand seine Einsätze,

nicht wenige davon sehr anspruchsvoll, immer als Dienst am Menschen.

Im 1980 gründete Ueli die Mountain-Flyers, ein kommerzieller Heli-Betrieb. 73 Flugschüler lernten bei ihm das Heli-Fliegen. Auch viele prominente Passagiere, wie der spanische König Juan Carlos, Henri Kissinger und 1984 sogar Pabst Johannes Paul II flogen mit ihm im Helikopter.

Im Jahr 2001, im Alter von 55 Jahren, verliess Ueli die REGA und ging nach Alaska wo er «State Troopers» im Fliegen und Unterhalt von Helis ausbildete. Gesundheitliche Einschränkungen schränkten schliesslich seine Mobilität ein und in der Stiftung Buchegg in Muri/BE verbrachte Ueli gut Umsorgt seinen Lebensabend. Seine Berner Fliegerkameraden besuchten ihn oft und



sorgten dafür, dass er mit den Motorflug-Veteranen in Verbindung bleiben konnten. Uelis Erlebnisse aus seiner langen Fliegerkarriere bleiben unvergessen.

Ueli war mit Leib und Seele Pilot und Fluglehrer, wir werden ihn als herzlichen und liebenswerten Kameraden in Erinnerung halten.

Charles Riesen



Nachruf René Hodel †

12. Mai 1941 – 16. August 2024

Nach einem reichhaltigen Leben als Segelflug- und Motorflugpilot ist René Hodel zu seinem letzten Flug gestartet.

Während seines Rechts-Studiums hat er das Segelfliegen erlernt und bereits mit bloss 66 Stunden und einem Gold-C mit einem Brillanten, seine Kompetenz als Segelfluglehrer seinen Flugschülern weitervermitteln können. Gleichzeitig erwarb er das PPL, damit er auch Segelflugzeuge schleppen konnte. Für kurze Zeit war René

hauptamtlicher Segelfluglehrer bei der Alpar im Belpmoos.

In seiner weiteren Karriere trat René Hodel am 01. Januar 1971 als Jurist ins BAZL ein und wurde als Wissenschaftlicher Adjunkt für die Direktion Ende 2002 pensioniert.

Während seiner Motorflugzeit erwarb René auch den Motor-Fluglehrer-Ausweis, sowie die Berechtigung zum Instrumentenflug und die Erweiterung für Wasserflugzeuge und Gebirgsflug (Gletscherlandungen). René Hodel war auch Mitglied der Segelflug-Veteranen.

Die nachstehende Aufnahme zeigt René im August 1967 in Huntsville/Alabama (ganz rechts) als Escort des Jungfliegeraustausches (IACE) mit seinen Kadetten bei Wernher von Braun, welcher u.a. Konstrukteur der Saturn V, der nachmaligen Mondland-Rakete war. Im NASA Marshall Space Flight Center in Huntsville/Alabama wurde die Saturn V auch gebaut.

Wir werden René Hodel als lang-jähriges Mitglied der Motorflug-Veteranen in guter Erinnerung behalten.

A. Baccalà

Nécrologie René Hodel †

12 mai 1941 – 16 août 2024



Après une vie riche en tant que pilote de planeur et de vol à moteur, René Hodel s'est envolé pour son dernier vol.

Pendant ses études de droit, il a appris le vol à voile et, avec seulement 66 heures de vol et un C d'or avec un

brillant, il a pu transmettre ses compétences d'instructeur de vol à voile à ses élèves. Parallèlement, il a obtenu la PPL pour pouvoir remorquer des planeurs. Pendant une courte période, René a été instructeur de vol à voile à plein temps chez Alpar à Belpmoos.

Lors la suite de sa carrière, René Hodel est entré à l'OFAC le 1er janvier 1971 en tant que juriste et a pris sa retraite fin 2002 en tant qu'adjoint scientifique pour la direction.

Pendant ses années de vol motorisé, René a également obtenu le brevet d'instructeur de vol motorisé, ainsi que l'autorisation de voler aux instruments et l'extension pour les hydravions et le vol en montagne (atterrissages sur glaciers). René Hodel était également membre des Vétérans du vol à voile.

La photo à gauche montre René (tout à droite) en août 1967 à Huntsville/Alabama en tant qu'accompagnant de l'échange de jeunes pilotes (IACE) avec ses cadets chez Wernher von Braun, qui était entre autres le constructeur de la Saturn V, la future fusée pour l'alunissage. La Saturn V a également été construite au Marshall Space Flight Center de la NASA à Huntsville, en Alabama.

Nous garderons un bon souvenir de René Hodel, membre de longue date des Vétérans du vol à moteur.

A. Baccalà



Louis Hammer †

01. März 1941 – 03. Mai 2024

Ein Motorflugveteran mit Leib und Seele

Seit 2005 war er Mitglied bei den Motorflugveteranen des Aero-Clubs der Schweiz. Von 2011 bis 2016 als Vorstandsmitglied.

Louis organisierte 2015 den Ausflug der Motorflugveteranen auf dem

Vierwaldstättersee an Bord der «Spirit of Lucerne» mit vielen Gästen und einem grösseren Rahmenprogramm.

Letzten Herbst organisierte er den Herbstausflug wieder auf «seinem» Vierwaldstättersee, dieses Mal an Bord der «MS Switzerland».

Mit Engagement und grossem Aufwand überraschte er die über 100 «Alten Adler» mit einem interessanten Programm. Zwei F/A-18 überflogen die «MS Switzerland», ein Wasserflugzeug wasserte unmittelbar neben dem Ausflugsschiff und drei militärische Patrouillenboote positionierten sich links, rechts und hinter dem Ausflugsschiff.

Bei den Ausflügen des Vorstands mit den Ehrenmitgliedern war er zweimal Organisator; beide Male auf und neben dem Vierwaldstättersee. Am 9. April 2024 wurde Louis an der Generalversammlung in Langenthal zum Ehrenmitglied der Motorflugveteranen ernannt.

Louis hat sich mit grossem Engagement für die Fliegerei eingesetzt. Seine eckige, liebenswerte Persönlichkeit beeindruckte immer wieder. Seine Begeisterung übertrug sich auf uns alle. Wir danken dir.

Peter Thut

**In Würdigung seiner ausserordentlichen Verdienste
um den Verein der
Motorflugveteranen des Aero Club der Schweiz**

ernennt die Generalversammlung

Louis Hammer

zum

Ehrenmitglied

**Seine Rechte und Pflichten sind
rein gesellschaftlicher Natur**

**Headquarter Motorflugveteranen
9. April 2024**

**Urs Adam
Präsident**



**Peter Thut
Vizepräsident**

Todesfälle seit der Publikation des Flight-VTR Juni 2024

- Rudolf Stüssi 1929 bis 13. Juni 2024
- René Hodel 1941 bis 16. August 2024
- Ueli Soltermann 1946 bis 24. August 2024
- Paul Bosshard 1941 bis 09. Oktober 2024
- Jaques Etter 1933 bis 09. November 2024



a warm

welcome!

Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

Keller Hans-Peter

Inäbnit Edi

van Voornveld Verena

Routers Dan

Thoma Peter

Schwabe Frank Johannes

Leuzinger Jan

Kunz Willy

Zollikon

Kehrsatz

Erlenbach

Niederweningen

Rorschach

Biberstein

Wollerau

Belp

**Die größten Ereignisse, das sind nicht unsere lautesten,
sondern unsere stillsten Stunden.**

Friedrich Nietzsche



***Les plus grands événements, ce ne sont pas nos heures les
plus bruyantes, mais nos heures les plus silencieuses.***

Frédéric Nietzsche

B-ECONOMY

P.P.
CH-3037
Herrenschwanden



DIE POST

Zutreffendes 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	Verstorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo
---	---	-------------------------------------	---	----------------------------------	--

FlightVTR 46, Dezember 2024

das Bulletin der MFV

FlightVTR 46, Décembre 2024

Le bulletin des VVM

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge deine Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflug-Veteranen.

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.

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

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

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

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

Danke für deine Mitarbeit.
Übersetzungen: Gilles Buchmüller

*Merci de ta précieuse collaboration.
Traductions : Gilles Buchmüller*