



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



FlightVTR

Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique

N° 10 - Décembre 2006 / Dezember 2006

ÉDITO

DAS WORT DES PRÄSIDENTEN

Liebe Motorflugveteranen,

Ein Jahr vergeht so schnell, bereits stehen wir erneut kurz vor Weihnachten. Dieses Jahr war für mich reich an Begebenheiten. Die Aktivitäten des Vorstandes verliefen ruhig und harmonisch, dies Dank dem Einsatz jedes einzelnen. Es ist mir ein Anliegen, an dieser Stelle allen meinen Kollegen im Vorstand, für ihre Hingabe an unsere Sache zu danken.

Unsere Generalversammlung am 27. April 06 in Thun erfreute sich einer regen Teilnahme, waren doch 52 Mitglieder anwesend. Der Gastreferent, Herr Dr. Arthur Bill, ehemaliger Militärpilot und Kommandant eines Flieger-Regimentes, erster Direktor des Kinderdorfes Pestalozzi sowie Leiter des Katastrophenhilfskorps, hat uns mit seinen abenteuerlichen Erinnerungen aus den Anfängen seiner fliegerischen Laufbahn in Atem

LE MESSAGE DU PRESIDENT

Chers vétérans,

Une année est si vite passée et nous voilà déjà, à nouveau, à la veille de Noël. Pour moi cette année a été riche en événements et l'activité de votre comité s'est déroulée harmonieusement grâce à l'engagement de chacun. Je tiens ici à remercier mes collègues du comité pour leur grand dévouement.

Notre Assemblée du printemps le 27 avril à Thoune a connu une belle fréquentation puisque plus de 52 membres y ont participé. Notre invité du jour, Monsieur Arthur Bill, ancien pilote militaire et cdt. d'un régiment d'aviation, Directeur du Village Pestalozzi, puis Chef du corps suisse en cas de catastrophe, nous a tenu en haleine par ses souvenirs épiques dans ses débuts dans l'aéronautique. Ses aventures de pilote au cours de la

gehalten. Seine mit viel Humor erzählten Erlebnisse als Pilot während dem 2. Weltkrieg haben uns erlaubt, Einblick in gewisse Geschehnisse zu erhalten, welche unter diesem Gesichtspunkt in der Bevölkerung oftmals nicht bekannt sind.

Der Ausflug ins Wallis, nach Sitten und Derborence im September, war mit über 70 Teilnehmenden ein wirklicher Erfolg. Es muss erwähnt werden, dass das Wetterglück mitgespielt und uns den ganzen Tag über mit strahlendem Sonnenschein begleitet hat. Einem sympathischen und grosszügigen Empfang in den Kellereien Varone in Sitten, folgte eine herrliche und kurvenreiche Carfahrt hinauf nach Derborence. Wildgericht und Raclette haben für eine gute Atmosphäre gesorgt und die Stimmung war günstig für zahlreiche Gespräche und den Austausch von Erinnerungen, was ja generell den Zusammenkünften von Veteranen vorbehalten ist. Das « Rendez-vous » für unseren Ausflug 2007 gilt für alle bereits jetzt ! Unsere Vereinigung wächst brav weiter, denn wir zählen zur Zeit mehr als 182 Mitglieder. Dennoch rufe ich Sie alle auf, die « Motorflugveteranen des AeCS » in Ihrem Umfeld weiter bekannt zu machen, damit unsere Dynamik beibehalten werden kann.

Es liegt mir daran, Ihnen allen und Ihren Angehörigen, für die kommenden Festtage meine besten Wünsche für Gesundheit und Erfolg im neuen Jahr zu übermitteln.

Frohe Weihnachten und bis zum nächsten Jahr !

(RA) Jean-Rodolphe WILLI -
Präsident MFV des AeCS

deuxième guerre mondiale, racontées avec beaucoup d'humour, nous ont permis de voir certains événements sous un aspect souvent mal connu du grand public.

La sortie d'été à Sion et Derborence au Valais a été un véritable succès avec plus de 70 participants. Il faut dire que la météo a joué le jeu puisqu'un puissant soleil nous a accompagné toute la journée. Commencée le matin par une sympathique et généreuse réception aux Caves Varone à Sion, la manifestation s'est poursuivie par une magnifique ballade en car jusqu'à Derborence. Le civet et les raclettes ont créé la bonne humeur et l'ambiance a été propice aux nombreuses discussions de souvenirs qui sont généralement l'apanage des rencontres de vétérans. Rendez-vous est d'ores et déjà donné à tous pour la sortie 2007 !

Notre Association grandit gentiment puisque nous sommes actuellement plus de 182 membres. Je fais cependant appel à tous pour faire connaître les Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS afin de maintenir notre dynamisme.

A l'approche des fêtes de fin d'année, je tiens à vous transmettre à toutes et à tous, ainsi qu'à vos proches mes meilleurs vœux de santé et de succès pour l'an nouveau.

Joyeux Noël
et à l'année
prochaine !

Jean-Rodolphe
WILLI



Das Wort des Redaktors.

Liebe Piloten, Kolleginnen und Kollegen.

Da ich vor kurzem als verantwortlich für die Redaktion unseres periodischen Bulletins ernannt wurde, möchte ich Ihnen in einigen Worten mitteilen, was mir bei der Ausarbeitung einer Herausgabe, klein im Umfang aber sehr wichtig für die Aufrecht-

erhaltung unserer hochheiligen eidgenössischen Alchimie, ohne welche unsere sehr alte und winzige Demokratie nicht bestehen könnte, am Herzen liegt.

Im Einverständnis mit dem Vorstand werde ich versuchen, Eure Artikel, Geschichten, Neuigkeiten usw. in den zwei Hauptlandessprachen, und natürlich falls erforderlich, auf italienisch zu veröffentlichen.

Prinzipiell wird der Originaltext « in extenso » in der Sprache seines Schöpfers publiziert und in « grossen Umrissen » nicht wortwörtlich, in die andere

Sprache übersetzt. (Es handelt sich nicht um ein AOM oder FOM).

Der Rest des Bulletins bleibt unverändert, zumindest für 2007.

Das wär's, einige Daten zur Person finden Sie am Ende des Bulletins.

Alle Ratschläge sind willkommen.

Mit herzlichen Wünschen für die Festtage zur Jahreswende.

Bis bald.

*Jean-Luc Durand
Redaktor*

Le mot du rédacteur.

Chers amies et amis pilotes vétérans de l'AéCS.

Ayant été « bombardé » récemment responsable de la rédaction de notre bulletin périodique, je vous livre en quelques mots ce qui me tient à cœur dans l'élaboration d'une publication, somme toute, fort modeste en taille, mais fort importante quant au maintien de cette sacro-sainte alchimie confédérale sans laquelle notre très vieille et minuscule démocratie par la taille, ne serait rien.

D'entente avec votre comité, je vais essayer de publier vos articles, nouvelles, histoires, etc., dans les deux principales langues nationales que sont l'allemand et le français, sans, bien entendu, oublier l'italien si le cas se présente.

Le principe est le suivant : Le texte original sera publié « in extenso » dans la langue de son créateur et sera traduit dans les grandes lignes et dans le sens plutôt que dans la lettre (il ne s'agit pas d'un AOM ou d'un FOM), dans l'autre langue. Le reste de notre bulletin restera pour l'instant identique au modèle précédent, du moins pendant l'année 2007.

Voilà, mes coordonnées figurent en fin de bulletin et toute suggestion de votre part sera la bienvenue.

Avec mes vœux très cordiaux et « volants » à l'occasion des fêtes de fin d'année, je vous dis :

A très bientôt.

Jean-Luc Durand
rédacteur

Ein Tag, nicht wie jeder andere: 19. September 1950

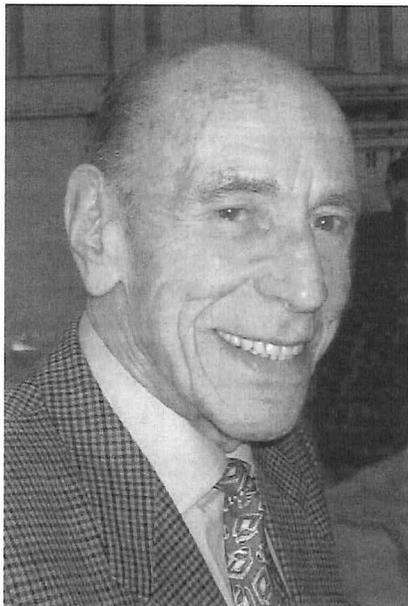
Unser Mitglied Max Dübendorfer beanspruchte 1950 bei einem C-36 Einsatz seinen Schutzengel massiv. Er überliess uns in verdankenswerter Art und Weise seinen damals geschriebenen Rapport.

Nach eingehender Flugbesprechung für die Vorübung eines kombinierten Schiesskurses begeben sich die Besatzungen der UeG-Staffel 3 auf das Vorfeld des Flugplatzes Buochs. Im Kontrast zu den im Morgenlicht strahlenden Berggipfeln und den Kühen, die friedlich auf den umsäumenden Matten weiden, stehen vor uns, militärisch ausgerichtet, zehn in Tarnfarben gehaltene Kampfflugzeuge vom Typ C-36. Unsere Gruppe löst sich auf und jeder begibt sich zu der ihm zugeteilten Maschine. Da wiederum gurtet man den Fallschirm, schnallt sich fest, schliesst das Funkkabel und die Sauerstoffmaske an, kontrolliert die Armaturen und wartet auf das Startzeichen für das Laufenlassen der Motoren.

Träge beginnt der Vierblattpropeller zu drehen. Erst entweichen dem Auspuff ein paar weisse Rauchwölklein bevor er dann, der 1200 PS Saurer-Motor, anspringt. Grosse Aufregung beim fünften in der Reihe stehenden Flugzeug. Meterhohe Flammen lodern aus dem

Un jour pas comme les autres

Nouvelle écrite par notre ami vétéran Max DUEBENDORFER. Ancien Sgt. - pilote de l'Escadre de surveillance III. Age : 81 ans.



Ce 19 septembre 1950, lors d'un vol d'entraînement de mon escadrille III sur C36/04, j'ai senti passer le vent du boulet très prêt et dois, d'être encore parmi vous aujourd'hui, à mon ange gardien. C'est donc en forme de reconnaissance à la Providence que je vous livre le rapport de ce vol, pratiquement comme je l'ai adressé aux autorités militaires de l'époque. Le 19 septembre 1950, après le traditionnel « briefing » en vue d'un exercice de largage d'un ta-

brennenden Motor! Fluchtartig springt der Pilot aus der Maschine und die allezeit bereitstehende Bodenmannschaft kann den Brand in Kürze löschen. Das mit C-607 immatrikulierte Flugzeug fällt somit aus und der Verband setzt sich nur noch aus neun Einheiten zusammen.

Um 08.50 Uhr heben wir dann ab und fliegen Richtung Nordwest. Das Ziel, der Soppensee, nördlich von Wolhusen, kommt vorne links schon bald in Sicht. Hier soll aus einer Flughöhe von 20 bis 30 Metern fiktiv ein Bombenteppich gelegt werden. Nun ist es soweit: Der Staffelkommandant gibt den Angriffsbefehl im sogenannten Spaghetti-Code: "Bambini bianca - attacco torpedo - aqua nase lili", was heissen soll: "Bambini bianca (unser Staffelfname) Bombenangriff auf See, vorne links". In geschlossener Formation, einer leichten Linkskurve und übergehend in den Stechflug erfolgt nun der Angriff. Von der am See installierten Funkstation, von wo aus unser Verhalten beurteilt wird, kommen neue Anweisungen. Da das Gelände südlich des Zielgebietes ansteigt und das "Degagement" (Wegflug) in diese Richtung führt, beträgt unsere Höhe auf der Volte meistens zwischen 200-300 Metern.

Wir stellen uns für den zweiten Angriff bereit und wieder geht es im Stechflug Richtung Ziel. Auf das Kommando "Wurf" würden wieder

pis de bombes à basse altitude, je me trouve harnaché, dans mon C36/04, comme mes 9 camarades dans le leur, prêt à la mise en marche des moteurs (Ndlr : le C36/04 était une version améliorée du C36 avion d'assaut par excellence, mais avec un moteur Hispano/Saurer poussé à 1200CV, ce qui n'allait pas sans de sérieux problèmes pour certains). Les choses vont tout de suite mal. Lors de la mise en marche des moteurs, celui d'un de mes camarades prend feu et, après qu'il eut sauté de l'avion et que l'incendie fut maîtrisé par l'équipe du sol, nous ne sommes plus que 9 à prendre notre envol vers 0850 h. Nous mettons le cap à relative-

Flugrapport

Dienst: Ue.-G. St. III No. 188

Grad _____ Name Fw. Dübendorfer Max Vorname _____

Pilot: Ue.-G. St. III
(Flz.-Führer)

Übrige Besatzung:

1 Beobachter	
2 Passagier	
3 2. Pilot	
4 Pilot als Passagier	

Flugzeug	Type <u>C-3604</u> Nr. <u>C-607</u>			
	Tag	Monat	Jahr	Zeit
Start in: <u>Buckh</u>	<u>19</u>	<u>9</u>	<u>50</u>	<u>0844</u>
Ldg. in: <u>Absturz</u>				<u>0908</u>
Anz. Flüge: <u>1</u>	Flugzeit Min. <u>24</u>			

Aufgabe: Warttraining für Kampf
Schusskurve

Flugweg: Rosalia - Soppensee
Kirchensinken - Hirschenberg
100.31 277
* 77 abgestürzt 5.40 | 25

Bemerkungen: Pilot wurde fallengelassen
abgegründet

© 19 - Form. Nr. 23

die Bomben mit Verzögerungszünder gelöst. Degagement wiederum steigend nach links. Da plötzlich fällt die Motorenleistung „meiner C-604“ zusammen. Ich kann die Position neben meinem Staffellokommandanten nicht mehr einhalten. Es vibriert - schüttelt - Rauch dringt in die Kabine - die Frontscheibe verschmiert mit Öl. Der ganze Verband fliegt steigend an mir vorbei. Am Funk höre ich noch: "Flugzeug brennt!"

Da das vor mir liegende, hügelige und bewaldete Gelände keine Notlandung zulässt und mit der spärlichen Geschwindigkeit keine Höhe mehr zu gewinnen ist, bleibt, trotz der nahen Mutter Erde, nur noch der Absprung. Gurten lösen - Funk- und Sauerstoffanschluss trennen - Zündung aus und Kabinendach abwerfen. Mit aller Kraft stosse ich mich ab und springe kopfvan über die linke Bordwand, wo mich die Zugluft jäh nach hinten reisst. Während ich mit dem linken Knie noch den Stabulo des Doppelseitenleitwerks touchiere und den Öffnungsmechanismus des Fallschirms betätige, stürze ich senkrecht gegen den sich gefährlich nähernden Wald. Vergeblich warte ich auf die erlösende Wirkung des Rettungsring der Lüfte. Mit verschränkten Armen vor dem Gesicht schmettert es mich in eine Tanne. Es kracht und bricht, es berstet und splittert - vorbei ... !

Doch dem sollte nicht so sein! Im letzten Moment öffnet sich der

ment basse altitude en direction de Soppensee (nord de Wolhusen). Après un premier passage sur l'objectif, nous nous représentons à basse altitude pour larguer nos bombes. Lors de la deuxième passe, les choses se gâtent sérieusement pour moi. Mon C36/04 perd subitement de la puissance, le pare-brise se couvre d'huile, le moteur tousse, vibre, s'arrête et la fumée envahit l'habitacle. Au vu du terrain sous moi, une forêt sans espace libre, il n'y a pas une seconde à perdre. – se détacher – larguer le "canopy" – déconnecter le tuyau d'oxygène – couper les contacts et « ouste » par-dessus bord la tête la première – taper violemment du genou gauche le stabulo a hauteur de la dérive gauche – tirer sur la boucle d'ouverture du parachute qui semble ne pas s'ouvrir alors que je m'approche à toute vitesse des arbres de la forêt – bref, mettant mes mains sur le visage, je me vois partir vers un monde meilleurs... Le parachute finit par s'ouvrir et tombant dans la ramure d'un arbre en cassant des branches et m'écorchant partout, je finis ma chute à 2 mètres du sol pendu dans les bretelles de mon parachute. Ce n'est pas mon heure. Je glisse au sol, contemple mon C36/04 planté à la verticale une cinquantaine de mètres plus loin. Boitant mais en vie, je me dirige vers la lisière de la forêt où je tombe sur des paysans qui vaquent à leurs occupations au milieu de leurs vaches paisamment tranquillement dans un environnement bucolique. Stupeur et



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



Anmeldeformular *Bulletin d'inscription*

Ich möchte der Vereinigung der Motorflug-Veteranen
des AeCS als Mitglied beitreten.

*Je désire devenir membre de l'Association
des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS.*

Name / Nom :

Vornamen / Prénoms :

Adresse :

PLZ-Ort / NPA-localité :

Geburtsdatum / Date de naissance :

Beruf / Profession :

Tel privat / Tél privé :

Handy :

Tel Geschäft / Tél prof. :

Fax :

E-mail :

Sprache / Langue :

Unterschrift / Signature :

Fliegerische Ausweise / Brevets :

Art - Nummer - ausgestellt am / *Catégorie - Numéro - Date d'émission:*

Bemerkungen / *Remarques :*

Kurze Beschreibung der fliegerischen Tätigkeiten / *Brève description des activités aéronautiques:*

Geworben durch / *Recruté par :*

Fallschirm, verfährt sich gleichzeitig im Geäst der rettenden Tanne und lässt mich, brüsk gestoppt, zwei Meter über Grund in den Leinen baumeln. Fünfzig Meter entfernt steigt leichter Rauch aus den Trümmern „meiner C-604“, die kurz vorher, in fast senkrechter Fluglage, eine kleine Lichtung ins Gehölz geschlagen hat. Feuer brach keines aus. Benommen löse ich mich aus den Fallschirmgurten, lasse mich fallen und strebe ins Freie, wo über mir eine einzelne Maschine unseres Verbandes vermutlich nach der Absturzstelle sucht.

Enttäuscht, dass mein Rufen und Winken nicht wahrgenommen wird, begeben mich zu dem einsam und unweit des Waldrandes gelegenen Bauerngehöfts. Kühe weiden friedlich auf den Matten. Noch verspüre ich keine Beschwerden irgendwelcher Art. Dass aber mein Aussehen nicht sehr vertrauenserweckend sein konnte, war dem Gesichtsausdruck der älteren, allein anwesenden Frau zu entnehmen, die in meiner Erscheinung, wenn nicht einen Geist, so doch Ungemach vermutete. Der kurz darauf in die Wohnstube stürmende Bauer tut uns mit lauter Stimme kund, dass im nahen Wald soeben ein Flugzeug abgestürzt sei. Nachdem es sich geklärt hatte, dass ich der Insasse dieser Maschine sei, legt sich die Aufregung in ein erträgliches Mass. Der Bauer nimmt aus einem der grün bemalten Wandschränke eine mit "Träsch" beschriftete Flasche



méfiance des dits paysans. Enfin, après explication de ma présence intempestive sur leur champ dans une tenue vestimentaire déchirée et couvert de blessures (superficielles mais spectaculaires), je suis conduit à la ferme où les femmes d'abord apeurées, me réconfortent

und kredenzt mir mit den Worten "chömmmed Herr Pilot - das wird eu guet tue" ein reich angefülltes Mos-tglas mit dem besagten Schnaps. Dass mit der gleichen Flüssigkeit später auch noch meine Kratz- und Quetschwunden desinfiziert wurden, sei nur am Rande erwähnt.

Jetzt folgte wieder der militärische Ernst. Der genaue Standort: Obers-talldig (Gemeinde Werthenstein). Situation: Den Umständen ents-prechend sehr gut. Dies versuche ich telefonisch auf unseren Stütz-punkt Buochs durchzugeben. Nach mehrmaligen Versuchen gelingt es mir, den Staffelkommandanten zu erreichen. Erst ungläubig, dann aber hörbar freudig nimmt er mei-nen Bericht entgegen und macht mir Hoffnung, gelegentlich abge-holt zu werden. Inzwischen wird es Mittag und mein linkes Knie, das mit dem Stabilo touchierte, wird dick und dicker. Das Gehen macht mir langsam Mühe. Am Nach-mittag erscheint eine technische Delegation aus Dübendorf zwecks Abklärung der Unfallursache. Um ca. 17 Uhr schlussendlich werde ich von einem Staffelnkameraden abgeholt und per "Chevi" nach Buochs gebracht. Überflüssig zu erklären, dass meine Rückkehr gebührend gefeiert wurde.

Nach 14 Tagen waren meine Ver-letzungen ausgeheilt und ich konn-te am 3.10.50 ohne psychiaterische Betreuung oder ähnlichem den Flugdienst wieder aufnehmen.

avec du "Schnaps" local qui sert d'ailleurs aussi à désinfecter mes écorchures. La suite n'est plus qu'administrative, après que l'on m'ait récupéré avec la « Chevi » du groupe et conduit à l'hôpital de la région d'où je ressors quinze jours plus tard le genou réparé, en forme et autorisé à revoler sur C36/04 le 3 octobre 1950, SANS UNE AS-SISTANCE PSYCHIATRIQUE QUELCONQUE. (Pas encore à la mode: Ndlr).

Je vous salue toutes et tous et suis heureux d'être parmi vous.

Max Duebendorfer
Sgt/Esc. surv.III (ret)

Traduction libre : J-L Durand

**Beyrouth ... Beyrouth,
pauvre Beyrouth !
ou la recette fortuite et impré-
vue d'un petit pain au sucre.**

Chères amies et amis pilotes,

La lecture de l'excellent ouvrage – Fliegerlatein – écrit par notre super-vétéran VVM et brillant orateur plein d'humour et de malice, Arthur Bill (qui vient de fêter, dois-je le rappeler, ses 90 ans dans le courant de juillet), a produit chez moi un « flash back » brutal de 30 ans. (L'adjectif étant en totale adé-
quation avec la réalité navrante des évènements que nous avons vécus cet été 2006).

Il était déjà question de Beyrouth. Pauvre capitale du pays du cèdre qui venait d'entrer (et pour long-temps) dans la guerre civile absurde et tragique que l'on sait. Guerre qui, enfin finie quelques huit ans plus tard, croyait-on, la laissât meurtrie, dévastée et à moitié détruite.

Mais revenons à mon « flash back », et à l'ouvrage en question, page 237 et suivantes.

Arthur Bill donne donc la parole, ou plus exactement, la plume à feu son frère Ernst Bill qui, retraité de Swissair et ancien pilote militaire, était chargé de « coordonner » en observateur délégué par l'OFAC et le CICR, les vols humanitaires entre Larnaca Chypre et Beyrouth. Ces vols étaient opérés par un DC6B de BALAIR. Le DC 6, ayant dû retourner à sa base suisse pour raisons techniques, votre serviteur se retrouva « volontaire » avec une des Caravelles de SATA Genève, pour assurer ces vols du CICR en remplacement du DC6.

Ce fût une expérience unique et passionnante. J'étais accompagné dans cette aventure de l'excellent Copi Kurt.O., Actuellement Cdt Airbus, d'un mécanicien H-P.N. débrouillard comme personne, tous deux suisses-alsaciens et d'un "loadmaster" français. L'équation idéale.



Nous avons effectué 9 vols en 7 jours. Nous chargeons environ 2 tonnes de médicaments en tout genre, essentiellement des bouteilles de glucose et de plasma sanguin, des boîtes de pansements, des cartons d'antibiotiques et tout un lot d'instruments et de matériel médical destinés aux hôpitaux encore en activité à Beyrouth. Nous complétons enfin notre chargement par des dizaines de sacs de farine de blé qui devenait une denrée rare dans cette ville ravagée. Le vol, à proprement parler, se déroulait de la manière suivante. Décollage de Larnaca avec un plan de vol IFR que nous annulions sitôt sorti de la TMA de Larnaca et montions à 10'000 pieds à vue (VFR), le cap sur la côte libanaise. Comme il n'y avait plus de radio et donc plus de contrôle de trafic quelconque à Beyrouth, nous étions convenu, avec les agents du CICR, qui nous attendaient à l'aéroport, de stationner une Jeep munie d'un drapeau blanc à croix rouge en bordure de piste pour nous donner une vague indication du vent et nous indiquer par des gestes véhéments, le cas échéant, si nous devions renoncer à nous poser. En effet, pendant la petite demi-heure que durait ce

vol, la situation sur place pouvait se détériorer, par ex : la piste endommagée par des tirs de mortiers et/ou par la présence de projectiles d'armes légères tirés par l'une ou l'autre des factions en conflit, qui encerclaient complètement l'aéroport.

En pratique, nous effectuions à basse altitude un premier passage légèrement décalé et à vitesse minimum dans l'axe, de la piste Nord/Sud en essayant de nous rendre compte de la situation au sol. Nous avons appris, plusieurs jours après le début des opérations, que les agents du CICR n'avaient jamais obtenu le droit de rouler sur la piste et par voie de conséquence, en dehors des cratères repérables de loin laissés par des obus de mortiers. En outre, il n'était pas possible de voir les projectiles de 12.7 (mitrailleuse lourde), déchiquetés et coupants comme des rasoirs qui traînaient en assez grand nombre sur la piste. - J'en ai conservé quelques-uns à titre de souvenirs.

Résultat, dès le premier vol nous avons dû changer un pneu crevé par un de ces projectiles, dans le délai très court octroyé par les belligérants. Chapeau à notre mécanicien H-P. N. et aux deux tech-



niciens volontaires de MEA qui, volontairement, offrirent une aide plus que précieuse à cette occasion. Nous sommes repartis 45 minutes après notre atterrissage avec une roue neuve, un mécanicien trempé de sueur, couvert de poussière et de graisse mais fier de sa performance. Croyez-moi, il pouvait l'être.

Combien de roues a-t-il changé soit à Beyrouth mais surtout au retour à Larnaca ? Lui seul s'en souvient et pour cause. Nous avions deux roues de rechange avec nous et très rapidement nous avons dû en faire venir six supplémentaires de Genève.

Je vous passe les détails de ces vols humanitaires chargés de médicaments et de vivres de secours à l'aller et parfois d'un grand blessé par balles au retour. On finit (et c'est terrible à dire) par s'habituer à presque tout. Un exemple : nous naviguions uniquement au cap pour rejoindre Beyrouth. Le premier repaire que nous avions à l'horizon était la fumée que dégageait le site d'incinération des « déchets » de l'hôpital principal de la ville. L'imagination faisait le reste, nous étions vraiment en situation de guerre civile !

Il se produisit, heureusement serais-je tenté de dire, un évènement franchement drôle qui, dans ce contexte, somme toute attristant, contribua à détendre l'atmosphère.

En déchargeant le plus rapidement possible notre Caravelle à Beyrouth lors du 3ème ou 4ème

vol, un flacon de glucose se brisa à hauteur de la porte avant, porte qui se trouve à proximité immédiate du compartiment batterie. Tous les pilotes et mécanos de Caravelle se souviennent de ce groupe de batteries qui, branchées en série ou en parallèle, ont toujours créé des problèmes rédhibitoires de surchauffe après démarrage autonome, et c'était le cas.

Un sac de farine eu alors la mauvaise idée de s'éventrer à hauteur de la dite porte, dont le seuil venait d'être copieusement arrosé de glucose. Conséquence : Sucre + farine + plaques de compartiment batteries chaudes, transformèrent notre Caravelle en laboratoire de pâtissier quant à l'odeur et ses occupants, en apprentis confiseurs. En effet, vingt cinq kilos de farine sur le plancher d'un avion modifie considérablement et rapidement la couleur bleue marine des uniformes !!!.

Résultat, nous opérâmes dès ce jour en : chemises d'uniforme sans cravate et en jeans.

Quant à l'avion, il conservât pendant longtemps encore un je ne sais quoi persistant de boulangerie/pâtisserie.

Voilà mes ami(e)s pilotes du VVM, un timide essai montrant la relativité de presque tout. Et je pensais que par les temps qui courent... Allez, bonne santé à tous.

Votre collègue :
Jean-Luc Durand

P. P.
1636 BROC

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

FlightVTR

Ist Ihr Informationsblatt

*Sie haben eine Info. welche unsere
Vereinigung betrifft ?*

*Sie wünschen ein Hobby zur Kenn-
ntnis zu bringen ?*

*Sie haben eine Flieger-Anekdote
zu erzählen ?*

*"FlightVTR" ist Ihr Blatt und steht zu
Ihrer Verfügung. Wenden Sie sich
bitte ohne weiteres an den neuen
Redaktor Jean-Luc Durand.*

Tel : +41 22 756 22 01

Fax : +41 22 756 00 35

jeanlucdurand@fulgan.com

*Publiziert durch die Motorflug-
Veteranen des AeCS.*

Redaktor :

Jean-Luc Durand
Chemin des Devens 1
CH – 1287 Laconnex

FlightVTR

C'est votre journal.

Vous avez une information sur l'ac-
tivité de notre association ?

Vous désirez faire connaître la pra-
tique d'un hobby ?

Vous avez une anecdote sur l'avia-
tion à raconter ?

"FlightVTR" est votre journal, son
nouveau rédacteur, Jean-Luc Du-
rand, a besoin de vous. Contactez-
le au :

Tél : +41 22 756 22 01

Fax : +41 22 756 00 35

jeanlucdurand@fulgan.com

Edité par l'Association des vété-
rans du vol à moteur de l'AéCS.

Responsable :

Jean-Luc Durand
Chemin des Devens 1
CH -1287 Laconnex