



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° 11 - Mai 2007 / Mai 2007

ÉDITO

DAS WORT DES REDAKTOR

**Liebe Piloten, Kolleginnen
und Kollegen.**

Hier die 11te Ausgabe des traditionellen Bulletins mit den üblichen Informationen unserer Aktivitäten.

Am 23. März 07 traf sich das Komitee in Bern zur Erledigung allgemeiner Fragen und Bestätigung unseren nächsten Rendez-vous, d.h. am 16.06.07 die jährliche G.V. am Flugplatz Grenchen im Rahmen eines sympatischen « Bucker Treffen » und unser Herbstausflug am 23.10.07, der uns in Dübendorf versammeln wird.

Schliesslich, wie versprochen, die deutsche Übersetzung meines Artikels « Armes Beirut » und diesmal in zwei Sprachen, die Geschichte eines unglaublichen Fluges und

LE MESSAGE DU REDACTEUR

Chers vétérans,

Chers (ères) amis (ies) du VVM de l'AéCS.

Voici le 11ème FlightVTR, le traditionnel bulletin de votre association préférée contenant les informations usuelles couvrant notre activité générale.

Votre comité s'est réuni le 23 mars 2007 à Berne pour expédier les affaires courantes et confirmer nos prochains rendez-vous importants soit : l'A.G. annuelle statutaire en date du 16.06.07 à l'aérodrome de Granges, dans le cadre de la très sympathique Rencontre Bucker qui s'y tient conjointement, et la sortie d'automne qui nous rassemblera le 23.10.07 à Dübendorf.

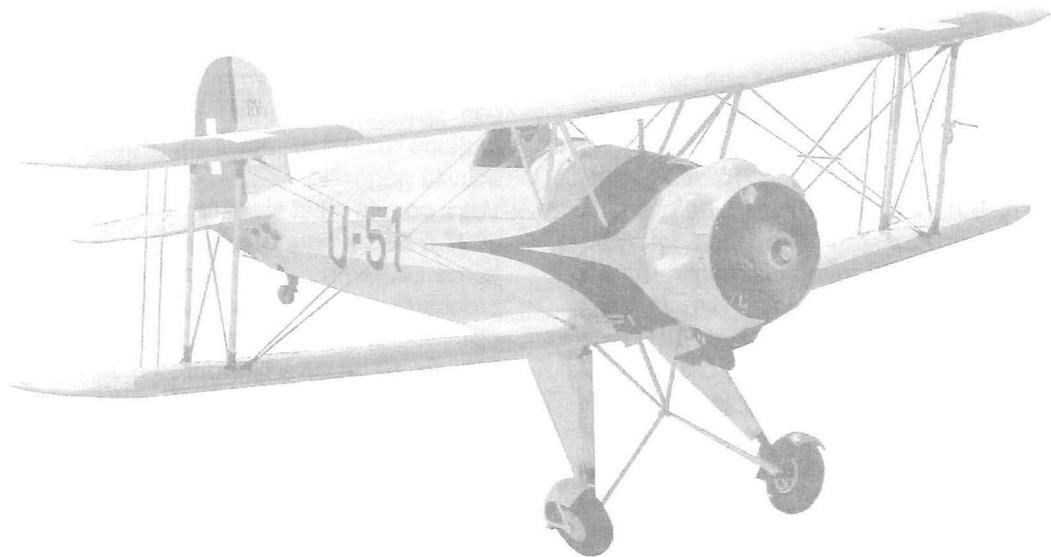
dessen Ablaufs während der letzten "Mob" mit einem Morane. Weiterhin finden Sie das Protokoll der letzten G.V. in Thun sowie die finanziellen Ergebnisse des Jahres, welche Ihnen zur Zustimmung vorgelegt werden und schlussendlich eine auf den letzten Stand gebrachte Mitgliederliste und die Zusammensetzung des Komitees.

Jean-Luc Durand

Enfin, comme promis, vous pourrez prendre connaissance dans ce bulletin de la traduction allemande de ma dernière nouvelle «Beyrouth» et en deux langues cette fois-ci une incroyable aventure qui relate le déroulement d'un vol, pour le moins inhabituel, d'un Morane pendant la dernière « Mob ».

Plus administrativement, vous trouverez le PV de notre dernière A.G. de Thoun ainsi que les résultats financiers du dernier exercice qui seront soumis à votre approbation et enfin la mise à jours de nos effectifs, et la composition du Comité.

Jean-Luc Durand



**Protokoll der 29. ordentlichen
Generalversammlung, vom 27.
April 2006 in Thun**

Der Präsident J.-R. Willi eröffnet die 29. Generalversammlung pünktlich um 1100 Uhr und heisst die anwesenden Mitglieder willkommen. Speziell begrüsst er die Herren :

- *Gaston Monod, Ehrenpräsident*
- *Manfred Küng, Präsident der Segelflugveteranen des AeCS*
- *Dr hc Arthur Bill, unseren Gastreferenten sowie*
- *Christian Santschi, Präsident der Vereinigung Berner Oberland des AeCS, und treibende Kraft für die Organisation dieses Tages in Thun.*

Von 163 Mitgliedern haben 44 sowie 8 Begleiterinnen der Einladung Folge geleistet. Unter anderen haben sich das Vorstandsmitglied Ueli Sohm, die Präsidenten der « Vieilles Tiges » aus Frankreich, Belgien und Luxemburg sowie der « Alten Adler » aus Deutschland entschuldigt.

Beim Vorstand sind keine Anträge oder Bemerkungen eingereicht worden. Die Generalversammlung kann folglich gemäss Traktandenliste durchgeführt werden.

1. *Die Versammlung gedenkt in einer Schweigeminute der seit der letzten GV verstorbenen Mitglieder. Es sind dies die Herren : Bollmann Béla, Daetwyler Max, Krebs Hans, Moser Paul, Otth Eduard, Schachenmann Max, Schneeberger Beat und Zeier Max.*

**Procès-verbal de la 29ème
Assemblée générale ordinaire
du 27 avril 2006 à Thoune**

Il est 11 heures tapantes, M. J.-R. Willi, Président. Ouvre la séance en adressant ses vœux de bienvenue à l'assemblée et, en particulier, à MM. :

- Gaston Monod, Président d'honneur
- Manfred Kung, Président des Vétérans du vol à voile
- Arthur Bill, notre conférencier
- Christian Santschi, Président de l'association de l'Oberland bernois de l'AeCS et cheville ouvrière de cette journée à Thoune.

Sur 163 membres, 44 (+ 8 accompagnants) ont répondu à la convocation. Sont excusés : Ueli Sohm du comité ainsi que les Présidents des Vieilles Tiges de France, de Belgique et du Luxembourg et le Président des Alte Adler d'Allemagne.

Aucune remarque ou proposition n'étant parvenue au comité, la séance peut se dérouler selon l'ordre du jour.

1. Une minute de silence est observée à la mémoire de nos amis décédés depuis la dernière AG; il s'agit de:
MM Bollmann Béla, Krebs Hans, Daetwyler Max, Schneeberger Beat, Otth Eduard, Schachenmann Max, Zeier Max et Moser Paul.

2. *Als Stimmzähler wird Paul Keller gewählt.*

3. *Das Protokoll der 28. GV vom 21. April 2005 in Zürich-Kloten, veröffentlicht im Informationsblatt Nr. 9 vom März 2006, gibt zu keinen Diskussionen Anlass und wird einstimmig genehmigt.*

4. *Der Gesamtvorstand hat im vergangenen Jahr an zwei Sitzungen in Freiburg, sowie der Vorstands-Ausschuss zusätzlich in mehreren Kurzsitzungen die anstehenden Geschäfte erledigt.. Es waren dies im Wesentlichen die Ueberarbeitung unserer Statuten, die Vorbereitung der heutigen GV in Thun und die Organisation des kommenden Herbstausfluges nach Sitten und Derborence.*

Unser letzter Herbstausflug am 15. September 2005 nach Altenrhein war ein voller Erfolg und der Vorstand dankt allen, welche die lange Reise bis an unsere östliche Landesgrenze mitgemacht haben.

Die weiteren Aktivitäten des Vorstandes waren :

- *Teilnahme am Forum der Luftfahrt in Luzern (Aerosuisse)*
- *Uebergabe des Junioren-Siegerpreises an der Motorkunstflugmeisterschaft in Reichenbach*
- *Kontaktpflege mit den Motorflugveteranen unserer Nachbarländer*
- *Vorbereitung und Versand des Informationsblattes « Flight VTR »*

Zu diesem Thema wiederholen

2. *M. Paul Keller Fonctionnera comme scrutateur.*

3. *Le procès-verbal de la 28ème AG du 21 avril 2005, paru dans le bulletin N° 9 en mars 2006, ne fait l'objet d'aucune remarque. Il est adopté à l'unanimité.*

4. *Le comité s'est réuni à deux reprises à Fribourg et plusieurs rencontres de sous-comité ont permis d'aboutir à la rédaction des nouveaux statuts ainsi qu'à l'organisation de cette AG et de la prochaine sortie d'automne à Sion.*

La sortie d'automne 2005 à Altenrhein fut un succès et le comité est reconnaissant à tous ceux qui ont fait le déplacement aux confins de la Suisse.

Votre comité ou une partie de ses membres ont également participé : au Forum de l'aviation à Lucerne, à la remise de challenge des Vétérans aux vainqueur junior des championnats suisses de voltige aérienne à Reichenbach, aux réunions avec les Vétérans des Etats voisins, à la publication de notre bulletin FlightVTR (A ce propos, nous nous répétons, mais c'est avec grand intérêt et plaisir que nous attendons vos récits de voyage ou autres aventures aéronautiques).

5. *G. Noël nous présente les comptes 2005 qui se soldent par un léger déficit de F 2'314.25. Notre capital s'élevant actuel-*

wir uns. Der Vorstand erwartet mit Spannung und Vergnügen Eure Beiträge. Von Interesse sind fliegerische Reise- Erlebnis- oder Erinnerungsberichte, Anekdoten, usw.

5. *Unser Kassier Gilbert Noël präsentiert die Jahresrechnung 2005, welche mit einem Ausgabenüberschuss von CHF 2'314.25 abschliesst. Das Vereinsvermögen beträgt noch über CHF 22'000.- was bedeutet, dass unsere Finanzen weiterhin gesund sind. Die Mehrausgaben ergaben sich im Wesentlichen aus der Erneuerung von Büromaterial und den Druckkosten. Die Herren Paul Keller und Jean-Luc Durand unserer Revisionsstelle attestieren dem Kassier eine übersichtliche und korrekte Führung der Buchhaltung und beantragen die Entlastung von Kassier und Vorstand.*
6. *Die Versammlung entlastet Kassier und Vorstand einstimmig.*
7. *Warum eine Revision unserer Statuten ? Die Frage kann sich stellen. In Wirklichkeit geht es nicht um eine grundlegende Statutenänderung, sondern vielmehr um eine Anpassung zur Uebereinstimmung mit den Statuten des AeCS, aber auch um die Beseitigung oder Abänderung nicht passender, überholter Ausdrücke. Herr H. Versel beantragt, in unserer Vereinigung seien auch Sympathisanten als Mitglieder*

lement à plus de F 22'000.00, ce léger déficit ne doit en rien affecter la bonne santé de notre association d'autant plus que ce dépassement est dû à l'achat de matériel de bureau.

MM Paul Keller et Jean-Luc Durand, réviseurs, attestent de la bonne tenue de la comptabilité et propose d'en donner décharge au caissier.

6. Al'unanimité, décharge est donnée au caissier et au comité.
7. Pourquoi une révision de nos statuts ? La question peut se poser. En réalité il ne s'agit pas d'une modification sur le fond mais bien plutôt d'un toilettage, d'une mise en conformité avec les statuts de l'AéCS et d'une élimination ou modification de termes obsolètes ou inadéquats.

Monsieur Versell propose d'accepter des membres sympathisants dans notre association. Cette proposition sera étudiée en comité.

A l'unanimité, la révision de nos statuts est acceptée.

8. Le Président, le comité et les réviseurs sont réélus par acclamation !!!
9. La sortie d'automne est fixée au 21 septembre 2006. Rencontre à l'aéroport de Sion, visite de cave et repas à Derborence sont au programme.

aufzunehmen. Dieser Antrag wird durch den Vorstand zur Bearbeitung entgegengenommen.

Die vorliegende Statutenänderung wird durch die anwesenden Mitglieder einstimmig gutgeheissen.

8. *Der Präsident, der Vorstand sowie die Rechnungsrevisoren werden durch Akklamation wiedergewählt.*

9. *Der diesjährige Herbstausflug findet am 21. September statt. Treffpunkt Flugplatz Sitten. Geplant ist eine Weindegustation und die Einnahme des Mittagessens in Derborence.*

Der Vorstand, aber auch jedes einzelne Mitglied ist für die aktive Werbung zur Gewinnung neuer Mitglieder aufgerufen. Eine unerlässliche Voraussetzung zur Erhaltung der Vitalität unserer Vereinigung.

Unsere Zusammenarbeit mit dem Zentralsekretariat des AeCS wird weitergeführt. Dies unter Beibehaltung unserer völligen Unabhängigkeit.

10. *Herr W. Neuhaus beantragt, unsere Vereinigung solle sich finanziell an der Erhaltung oder Errichtung von auserwählten Flugplätzen der Leichtaviatik beteiligen.. Dieser Antrag wird ebenfalls durch den Vorstand entgegengenommen und an der nächsten GV beantwortet.*

Um 1210 Uhr ist der statutarische

Votre comité mais également chacun d'entre vous devez participer activement au recrutement de nouveaux membres; condition indispensable à la bonne vitalité de notre association.

Tout en gardant une totale autonomie, nos contacts avec le secrétariat central de l'AéCS se poursuivent.

10.M Neuhaus propose que notre association participe financièrement au maintien ou à la création d'aérodromes dévolus à l'aviation générale.

Cette proposition sera étudiée en comité et commentée lors de la prochaine AG.

La partie statutaire de notre assemblée est close à 12h.10 !

Un des points forts de cette journée fut certainement la conférence de M Arthur Bill. Présenté par A. Ramseyer, cet ancien cdt d'un rgt d'aviation, Directeur du village Pestalozzi et Chef du corps suisse en cas de catastrophe nous a tenu en haleine durant 40 minutes en nous racontant ses débuts, parfois épiques, de pilote militaire au seuil de la seconde guerre mondiale. L'humour de ce narrateur de 90 ans, sa verve et son extraordinaire mémoire nous ont presque fait envie de devenir vieux !!! Bravo et merci M Bill.

Un excellent repas en commun

Teil abgeschlossen und der Präsident erklärt die GV als beendet.

Ein Höhepunkt dieses Tages war bestimmt der anschliessende Vortrag von Dr hc Arthur Bill. Nach der Vorstellung durch A. Ramseyer, Vize-Präsident, verstand es dieser ehemalige Kommandant eines Fliegerregimentes, Leiter des Kinderdorfes Pestalozzi und Delegierter des Bundesrates für Katastrophenhilfe im Ausland, uns während 40 Minuten mit seinen manchmal abenteuerlichen Erlebnissen aus seinen fliegerischen Anfängen als Militärpilot, zu Beginn und während des 2. Weltkrieges, zu fesseln und in Atem zu halten.

Der Humor dieses 90-jährigen Erzählers, sein Schwung und das ausserordentliche Erinnerungsvermögen, haben bei uns fast das Verlangen geweckt, alt zu werden ! Bravo und besten Dank Herr Bill.

Ein ausgezeichnetes gemeinsames Mittagessen bedeutete für rund die Hälfte der Teilnehmer den Abschluss dieser Versammlung.

Die Verbleibenden besuchten anschliessend auf dem Waffenplatz Thun, im Ausbildungszentrum für Panzer und Artillerie, bis 1730 Uhr eine interessante Vorführung des taktischen Simulators für mechanisierte Verbände.

*Für das Protokol
Deutsche Uebersetzung :
Jacques Etter Alfred Ramseyer*

a mis fin pour la moitié d'entre nous à cette assemblée alors que l'autre moitié participait jusqu'à 17h.30 environ à une intéressante visite du centre d'instruction des trp blindées.

Pour le PV :
Jacques Etter
1085 Vulliens



Pertes et profits 2006

Produits		
Cotisations	4'515.00	4'515.00
Dons	2'165.00	6'680.00
Intérêts bruts banques et compte postal	162.55	6'842.55
Recettes diverses		6'842.55
Impôt anticipé	106.45	6'949.00
Total des produits		6'949.00
Charges		
Cotisations: VFL/VHS.CH/AEROSUISSE/CLIN D'AILES	565.00	565.00
Frais d'organisation et manifestations extraordinaires	1'736.05	2'301.05
Frais de comités	421.40	2'722.45
Frais assemblée générale	1'592.25	4'314.70
Frais de banque et de compte postal	155.45	4'470.15
Frais d'administration (ports, copies, etc.)	2'310.05	6'780.20
Matériel de bureau	243.15	7'023.35
Frais divers		7'023.35
Impôt anticipé déduit	52.50	7'075.85
Total des charges		7'075.85
Résultat de l'exercice au 31.10.2006		-126.85

BILAN:	31.12.2006		31.12.2005	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
CCP	2'436.00		2'981.75	
Banques Raiffeisen Fribourg-O. & Luzern	9'324.85		8'853.85	
Impôts anticipés à récupérer	52.50		106.45	
Obligations Caisse Raiffeisen	10'000.00		10 000.00	
Passifs transitoires				
Cotisations payées d'avance				
Fortune		21'813.35		21'942.05
Totaux	21'813.35	21'813.35	21'942.05	21'942.05

Verschiedenes :

Wie anlässlich der letzten G.V. gewünscht, sind wir dabei einen Pin oder eine Krawatte mit unserem Kennzeichen zu kreieren.

Mit meinen fliegerischen Grüßen

*Jean-Luc Durand
Redaktor*

Divers :

Selon vos vœux exprimés lors de la dernière A.G., la création d'un insigne ou d'une cravate aux couleurs du VVM suit son cours normalement.

Avec mes cordiales salutations à vous tous amis et amies du VVM-AéCS.

Jean-Luc Durand
rédacteur

Zusammensetzung des Komitees :

*Präsident : Jean-Rodolphe WILLI
Vize-Präsident und
Sekretär : Gilbert NOËL
Vize-Präsident : Alfred RAMSEYER
Mitglied : Jacques ETTER
Mitglied : Ulrich SOHM
Mitglied : Peter THUT
Mitglied : Franc. VAUTHIER*

Composition du Comité :

Président : Jean-Rodolphe WILLI
Vice-Président et
Secrétaire : Gilbert NOËL
Vice-Président : Alfred RAMSEYER
Membre : Jacques ETTER
Membre : Ulrich SOHM
Membre : Peter THUT
Membre : Franc. VAUTHIER

Revisoren :

Jean-Pierre D'EPAGNIER
Paul KELLER

Vérificateurs aux comptes :

Jean-Pierre D'EPAGNIER
Paul KELLER

EFFECTIF DES MEMBRES DEPUIS LE 27 AVRIL 2006/AG THOUNE

ADHESIONS

1	WIGET Max	Rue Jolimont 14 - 1530 Payerne	06.05.2006	026 6608886
2	AESCHLIMANN Ulrich	Ch. du Château d'eau 4 - 1543 Grandcour	27.05.2006	026 6671475
3	THEODOLOZ Charles-Henri	Ch. des Chênes 1 - 1967 Bramois	27.08.2006	027 2034242
4	BEYELER Jacques	Rte de la Faye 38 - 1763 Granges-Paccot	12.10.2006	026 3228138
5	STÖSSEL Hans	Sandbuelstr. 32 - 8606 Greifensee	06.11.2006	044 9411805
6	HAFNER Jakob	Lyssstrasse 74 - 2560 Nidau	15.11.2006	032 3656214
7	NERACHER "John" Hans M.	Rollmatt 432C - 3123 Belp	01.01.2007	031 8193818
8	GENOUD Philippe	Rue des Lattes 55 - 1217 Meyrin	19.01.2007	022 7827917
9	BOHNENBLUST Alfred	Rue Jolimont 8 - 1530 Payerne	27.01.2007	026 6603293
10	GMÜNDER Ernst	Av. Général Jomini 17 - 1530 Payerne	07.02.2007	026 6608718
11	CARREL Fernand	Route de Belmont 24 - 1093 La Conversion	26.03.2007	021 7917826
12	FAVRE Michel	Rue de Candolle 11 - 1205 Genève	26.03.2007	022 8190800

DECES

1	MÜLLER Marcel	Lachenweg 34 - 4125 Riehen	mars.06	
2	HÜRZELER Hans	Jungholz 4 - 8703 Erlenbach	mars.06	
3	ACKERMANN Ernst	Kirchbreitweg 8 - 6033 Buchrain	août.06	
4	BÜHLER Rolf	Zürcherstrasse 166 - 8800 Thalwil	03.oct.07	
5	MIRAULT Georges	Allée de Truches 527 - F 74140 Douvaine	19.janv.07	

Beirut... Beirut, armes Beirut ! Oder das zufällige, unvorhergesehene Rezept für ein kleines Zuckerbrot.

Liebe Pilotinnen und Piloten,

Das Lesen des Buches « Fliegerlatein », geschrieben durch Arthur Bill, brillianter und schalkhafter Erzähler – er wurde im vergangenen August 90 Jahre alt – hat bei mir eine heftige Rückblende (flash back) von 30 Jahren ausgelöst. (Die Lage damals war in totaler Uebereinstimmung mit den betrüblichen Ereignissen des letzten Sommers 2006).

Beirut war bereits damals ein Thema. Arme Hauptstadt des Landes der Zedern, am Anfang eines langen, absurden und tragischen Bürgerkrieges, welcher acht Jahre dauerte und die Stadt zerrissen, verwüstet und halb zerstört zurück liess.

Wenden wir uns jedoch wieder meinem « flash back » und dem erwähnten Buch ab Seite 237 zu. Arthur Bill lässt hier seinen Bruder Ernst Bill, ehemaliger Militär- und Swissairpilot, zu Wort kommen. Er war im Auftrag des EDA und des IKRK als Koordinator und Beobachter, für die Flüge mit Hilfsgütern zwischen Larnaca auf Zypern und Beirut, eingesetzt. Diese Flüge erfolgten mit einer DC-6B der Balair. Aus technischen Gründen musste die DC-6B in die Schweiz zurückkehren. Mit einer Caravelle der SATA Genf fand ich mich als « Freiwilliger » im Einsatz, um die Hilfsflüge

des IKRK anstelle der DC-6B durchzuführen.

Dies war ein spannendes und einzigartiges Erlebnis. Für dieses Abenteuer standen mir der hervorragende Co-Pilot Kurt O., heute Bordkommandant Airbus, der ausserordentlich geschickte Bordmechaniker H.-P. N. – beides Deutschschweizer – sowie ein französischer « Loadmaster », zur Seite. Die ideale Gleichung also.

Während sieben Tagen haben wir neun Flüge durchgeführt. Es wurden jeweils rund zwei Tonnen Medikamente aller Art, im wesentlichen Flaschen mit Traubenzucker und Blutplasma, Verbandsmaterial, Kartons mit Antibiotika sowie Instrumente und verschiedenstes Sanitätsmaterial geladen, alles bestimmt für die Spitäler in Beirut, welche noch in Betrieb waren. Die Ladung wurde mit dutzenden von Säcken mit Mehl vervollständigt, welches in dieser verwüsteten Stadt zur Mangelware wurde.

Der einzelne Flug verlief in der Regel wie folgt : Start in Larnaca gemäss Flugplan IFR, welcher sofort nach dem Verlassen der TMA Larnaca annulliert wurde, um im Sichtflug mit Kurs auf die libanesischen Küste auf 10'000 Fuss zu steigen. Weil in Beirut der Flugfunk nicht mehr funktionierte war auch die Flugsicherung eingestellt. Mit den Beamten des IKRK, welche am Flughafen auf uns warteten wurde vereinbart, dass sie sich jeweils mit einem Jeep, versehen mit einer Rotkreuzfahne am Pistenanfang

aufstellen würden, um auf diese Weise einige Anhaltspunkte betreffend Wind zu geben, aber auch um gegebenenfalls mit ungestümen, heftigen Gesten anzuzeigen, wenn wir nicht landen sollten. Dies, weil sich während des rund halbstündigen Ueberfluges die Situation vor Ort rasch verschlechtern konnte. Zum Beispiel : Die Piste wurde durch Minenwerferfeuer beschädigt und/oder Schusswechsel mit leichten Handfeuerwaffen unter den Konfliktparteien, welche den Flughafen umzingelt hatten.

In der Tat haben wir vor der Landung die Piste Nord-Süd, leicht versetzt, in geringer Höhe mit Minimalgeschwindigkeit überflogen und versuchten einen Ueberblick zu gewinnen. Erst einige Tage nach Beginn dieser Flüge haben wir erfahren, dass die Beamten des IKRK nie eine Bewilligung erhielten auf die Piste zu fahren, um ausser die auf Distanz sichtbaren Krater der Minenwerfergranaten auch die zerfetzten, messerscharfen 12,7 mm Geschosse der schweren Maschinengewehre festzustellen, welche überall auf der Piste herumlagen. Ich habe einige davon als Erinnerung aufbewahrt.

Fazit, bereits nach dem ersten Flug mussten wir einen durch ein solches Geschoss geplatzten Pneu ersetzen. Kompliment an unseren Mechaniker H.-P. N., welcher in der sehr kurzen Zeit die uns die Kriegführenden bewilligt haben, unter Mithilfe von zwei freiwilligen Technikern der MEA, den Schaden beheben konnte. Wir sind 45 Minuten nach der Landung, mit einem neuen Rad zum Rückflug gestartet. Unser Mechaniker schweisstriefend, staubbedeckt und överschmiert war stolz auf seine Leistung. Glauben sie mir, er durfte stolz sein.

Wieviele Räder hat er wohl entweder in Beirut, vor allem aber in Larnaca, gewechselt ? Er selbst dürfte sich aus guten Gründen daran erinnern. Zu Beginn dieser Operation hatten wir zwei Ersatzräder bei uns, mussten jedoch sofort sechs weitere aus Genf anfordern.

Ich erzähle ihnen die Details dieser humanitären Einsätze, wo im Hinflug Medikamente und Lebensmittel, im Rückflug manchmal ein durch Geschosse Schwerverletzter, transportiert wurden. Es ist schrecklich dies zu sagen, aber schlussendlich gewöhnt man sich an fast



alles. Ein Beispiel : Um Beirut zu erreichen fliegen wir ausschliesslich nach Kurs. Der erste Orientierungspunkt am Horizont ist die Rauchsäule der Abfallverbrennungsanlage des wichtigsten Spitals der Stadt. Der Rest musste unserer Phantasie überlassen werden. Wir befanden uns wirklich im Zustand eines Bürgerkrieges !

Erfeulicherweise, bin ich versucht zu sagen, ereignete sich ein wirklich komischer, jedoch bedauerlicher Vorfall, welcher alles in allem dazu beigetragen hat, die Spannung etwas zu lockern. Beim möglichst raschen Entladen unserer Caravelle in Beirut – es war nach dem 3. oder 4. Flug – zerbrach eine Flasche mit Traubenzucker auf der Höhe des vorderen Ausgangs, in unmittelbarer Nähe der Bordbatterie-Anlage. Sämtliche Piloten und Mechaniker auf Caravelle dürften sich an diese Bordbatterie-Anlage erinnern, welche parallel- oder in Serie geschaltet, sich nach jedem autonomen Anlassen der Triebwerke, infolge Sachmangel überhitzt haben. Dies war auch hier der Fall.

Ein Sack Mehl hatte den schlechten Einfall, über der Schwelle des erwähnten Ausgangs aufzubrechen. Der gleiche Ort also, welcher kurz vorher ausgiebig mit flüssigem Traubenzucker begossen wurde. Folgerung : Zucker + Mehl + erhitzter Boden des Batterie-Abteils haben unsere Caravelle bezüglich Geruch in ein Konditorei-Labor und seine Besatzung in Lehrlinge der Süsswarenherstellung verwandelt.

Denn, 25 Kilogramm Mehl auf dem Boden eines Linienflugzeuges verändern die marineblaue Farbe der Uniformen rasch und gründlich !!! Die Folge davon : Ab diesem Tag flogen wir im Uniformhemd ohne Kravatte und in « Jean's ». Was das Flugzeug betrifft : Dieses behielt noch während langer Zeit einen hartnäckigen, eher undefinierbaren Geruch eines Backwarenladens. Das wär's, liebe Freundinnen und Freunde der Motorflugveteranen. Es war ein schüchterner Versuch aufzuzeigen, dass in unserem Leben fast alles verhältnismässig ist. Und ich dachte, in der heutigen Zeit...

Kopf hoch, allen gute Gesundheit.

Euer Fliegerkollege :

Jean-Luc Durand

Uebersetzung : Alfred Ramseyer

Die rührende Geschichte eines riskanten Abenteurers

Pater Ducrest ? Für die Mehrheit unter uns, ein ganz und gar Unbekannter. Einige sind mit ihm jedoch in der Umgebung von Payerne in Berührung gekommen, speziell unser Präsident, J.-R. Willi und « Ramy », unser Vize-Präsident. Er ist eine lebensechte und fesselnde Person. Ehrwürdiger Vater des Ordens « St. François de Sales », war er mein Lehrer während des ersten Teils meiner Schulzeit. Für ihn eine schwierige Aufgabe. Für mich eine aufregende Zeit. Unter tausend guten Dingen hat er mir dennoch einen Virus übertragen : Die Fliegerei ! Eine Ansteckung, zugezogen auch im Gefolge von Unternehmern und bedeutenden Persönlichkeiten mit eher abenteuerlicher Geisteshaltung, jedoch gut überwacht durch die Vorsehung, wie er zu sagen pflegte.

Er wurde eine meiner Bezugspersonen, denn interessiert an allem was sich bewegte und vielleicht auch ein wenig störte, beschuldigte er mich der Neugierde, im belebenden Sinn des Wortes. Jeweils am Donnerstag-Nachmittag nahm er uns mit, zu Fuss vom Institut « La Corbière » zum Flugplatz Payerne, um die startenden Morane, Vampire, usw. zu bestaunen. Ein grüssendes Winken mit der Hand der Piloten vor dem Start... und unser Tag war geglückt. Am Ufer des Neuenburgersees, über der Steilküste bei Forel, waren die Fliegerschiessübungen ebenfalls Ziel unserer Entdeckungen, selbstverständlich mit laufender, entsprechender Kritik.

La tendre histoire d'une périlleuse aventure

Le Père Ducrest ? Pour la majorité d'entre nous, c'est un illustre inconnu. Quelques-uns l'ont, par contre, déjà côtoyé dans la région de Payerne en particulier nos camarades Roudi, président et Ramy, vice-président. Le personnage est vrai et prenant. Révérend Père de l'ordre de St. François de Sales, il fut mon professeur durant la première partie de mes études. Une tâche difficile pour lui, une période passionnante pour moi. Entre mille bonnes choses, il m'a tout de même transmis un virus : l'aviation. Une contagion également contractée par un cortège d'entrepreneurs et de personnages à l'esprit un peu aventureux mais bien contrôlée par La Providence, selon ce qu'il disait.

Il est devenu une de mes références car intéressé par tout ce qui bougeait et dérangeait peut-être un peu, il m'a inculqué la curiosité au sens tonique du terme. C'est lui qui le jeudi après-midi nous emmenait à pied de l'institut de «La Corbière» à l'aérodrome de Payerne pour voir décoller les «Vampires», «Moranes» et j'en passe. Un petit salut de la main du pilote, avant le décollage, et notre journée était réussie. Au bord du lac, sur les falaises de Forel, les tirs d'exercice faisaient également l'objet de nos découvertes avec, bien sûr, critiques à l'appui. En classe, il a fait preuve de beaucoup de compréhension. Provoquées par le

Auch im Klassenzimmer hat er viel Verständnis gezeigt. Ausgelöst durch die sich im Zielflug befindenden, vorbeifliegenden Flugzeuge, habe ich mich wohl nicht sehr diskret, oft in Gedanken zu simulierten Flugübungen hinreissen lassen. Auf einem Bein meines Stuhls das Gleichgewicht suchend, mit einer Hand mich am Pult festklammernd, befand ich mich im Verbandsflug mit einer Vampire. Er beendete diese träumerische Flugphase jeweils mit der Aufforderung : « Komme zur Landung, der Unterricht geht weiter » !

Unlängst habe ich ihn im Altersheim besucht. Obwohl bald neunzig Jahre alt, ist er im Geist immer noch klar und aktiv geblieben. Wir haben uns der denkwürdigen Geschichte seines Bruders John erinnert, welcher die Tageszeitung « La Liberté », im Spätherbst 1990 einen Artikel gewidmet hat. Hier die unveränderte übersetzte Wiedergabe.

Gilbert Noël

Militärpilot während drei Minuten

Das Flugzeug « Morane » - Eine Leidenschaft

Am 31. Oktober 1940 – also vor 50 Jahren – spielte sich bei Avenches ein ganz aussergewöhnliches Ereignis ab, welches einen freiburger Studenten, John Ducrest, an die Spitze der Aktualität führte. An diesem Morgen, mitten im Aktivdienst, setzte sich John ans Steuer eines « Morane » und startete für einen

passage des avions en approche des cibles, les séances de pilotage simulées que je m'offrais n'étaient pas très discrètes. En équilibre sur un des pieds de ma chaise, accroché par une main à mon pupitre, je me retrouvais en formation avec le « vampire ». Il mettait fin à l'opération par un : « Tu atterris maintenant, la leçon continue » !

J'ai récemment passé un moment avec lui, dans sa maison de repos. L'esprit est toujours clair, actif et passionné bien que frisant les nonante ans. Nous avons évoqué la fameuse histoire de John, son frère, auquel le quotidien « La Liberté » a consacré un article à fin octobre/début novembre 1990, en souvenir de l'événement. Je vous le livre tel quel.

Gilbert Noël

Pilote militaire pendant trois minutes

Un « Morane » pour une passion

Le 31 octobre 1940 voyait se dérouler près d'Avenches un évènement assez extraordinaire qui propulsa à la pointe de l'actualité un étudiant fribourgeois, John Ducrest. Ce matin-là, en pleine mob, John s'installa aux commandes d'un « Morane » et décolla pour une balade de trois minutes. Salué par ses

Flug, welcher drei Minuten dauerte. Begrüsst durch seine Vorgesetzten wie nach einer Heldentat, wurde dieser Akt der Leidenschaft, jedoch vorschriftswidrig, mit einer sehr milden Strafe von einem Monat Gefängnis bedingt, mit zwei Jahren Bewährungsfrist, belegt.

« La valeur n'attend pas le nombre des années » kommentierte « La Liberté » am 16. Dezember 1940, am Tag nach dem Urteil des Divisionsgerichtes 2A. Die Tageszeitung war ausserdem der Ansicht, dass « man bei uns die Türe zur Luftfahrt für wirklich begabte junge

Leute viel weiter öffnen müsste ». Das Mindeste was man sagen kann ist, John Ducrest entspricht voll und ganz dieser Einschätzung.

Brevet 1939

John Ducrest wurde am 1. Juni 1920 geboren. Während seiner ganzen Jugendzeit hat er den Wunsch geäussert, einmal Flieger zu werden, erklärt Pater Josef Ducrest, sein Bruder, Geitlicher in der Klinik « de la Broye ». Gesagt – getan ! John absolvierte seinen ersten Flug am 29. August 1938 an Bord einer « Mothe », auf dem Flugplatz « La Blécherette ». Nach einer Flugzeit von 16h26, davon 9h30 mit den Fluglehrern Sandoz, Liardon und Kammacher sowie 218 Landungen, erlangte er sein Brevet I als Privatpilot, ausgestellt durch den Aero Club der Schweiz.

supérieurs comme un véritable exploit, cet acte de passion mais d'indiscipline valut à l'intéressé une peine à vrai dire bien légère, un mois d'emprisonnement avec sursis pendant deux ans.

«La valeur n'attend pas le nombre des années» commentait «La Liberté» le 16 décembre de la même année, au lendemain de la séance de Tribunal militaire de la division 2A. Le journal estimait en outre que «chez nous, on devrait ouvrir plus largement les portes de l'air aux jeunes gens vraiment doués». John Ducrest, c'est le moins que l'on puisse dire, répondait pleinement à cette appréciation.

Brevet en 1939

Né le 1er juin 1920, John Ducrest avait de tout temps manifesté le désir d'être aviateur, explique le Père Joseph Ducrest, son frère, aumônier à l'hôpital de la Broye. Pari lancé, défi tenu ! John effectue son premier vol à la Blécherette le 29 août 1938 à bord du «Moth». Après 218 atterrissages et 16h.26 de vol, dont 9h.30 en compagnie des moniteurs Sandoz, Liardon et Kammacher, il décrocha le brevet I de pilote d'aérodrome et de tourisme délivré par l'Aéro-Club de Suisse.

La guerre !

L'année suivante l'envoya sous le gris-vert. La mobilisation de guerre le versa donc en qualité de rampant dans une formation de «Morane», avion de combat

Der Krieg !

Ein Jahr danach folgte der Militärdienst. Mit der Kriegsmobilmachung wurde er als Fliegersoldat in einer « Morane »-Einheit eingeteilt. Dieses Mehrzweck-Kampfflugzeug französischen Ursprungs, stand in der Schweiz von 1940 – 1954 im Einsatz. Im Oktober 1940 waren bei Avenches drei Fliegereinheiten stationiert.

Am frühen Morgen des 31. Oktober hatte John Ducrest den Auftrag, zusammen mit einem Kameraden, an einem Flugzeug « Morane » die Flugbereitschaft zu erstellen. Was hat sich wohl im Kopf dieses jungen Mannes abgespielt, dass plötzlich die Leidenschaft stärker wird als die Vernunft ? Als sich sein Kamerad zum nahegelegenen Hangar begab, kletterte John ins Cockpit und schnallte sich an. Kontakt ! Der Motor springt an, die Morane rollt und startet. Am Rand des Flugfeldes bemerken einige Soldaten im Morgengrauen einen nach vorn geneigten Kopf mit flatternden Haaren. Man hat sogleich das Schlimmste befürchtet, nämlich der unerwartete Start des Flugzeuges während dem Warmlaufen des Motors. Die Katastrophe schien unmittelbar bevorstehend. Ein Arzt, ein Pfarrer und ein Krankenwagen wurden alarmiert. Die sich in Reichweite befindenden



polyvalent d'origine française utilisé par la Suisse de 1940 à 1954. Trois formations d'aviation étaient, en octobre 1940, stationnées dans la plaine avenchoise. La mission de John Ducrest, en ce matin du 31, consistait à préparer un appareil avec l'aide d'un camarade. Que se passa-t-il alors dans la tête du jeune homme sinon que la passion l'emporta soudainement sur la raison. Alors que son copain se rendait au hangar voisin, John sauta dans le cockpit et s'y attacha. Contact ! Le «Morane» s'élança et décolla. Au bord du terrain, des soldats aperçurent dans la grisaille matinale une tête penchée vers l'avant, les cheveux au vent. On imagina aussitôt le pire, c'est-à-dire le décollage inopiné de l'avion alors que son moteur chauffait. La catastrophe apparut imminente. Un médecin, un pasteur et une ambulance furent alertés. Des extincteurs se trouvèrent à portée de main

den Feuerlöschgeräte wurden bereitgestellt, ebenso Wolldecken, um allenfalls den Körper einwickeln zu können.... Ein Pilot versuchte den Unbesonnenen zu erreichen, um ihn zum Absprung mit dem Fallschirm zu bewegen. Vergebens ! John Ducrest hatte bereits Domdidier überflogen und war im Anflug auf die Pistenachse. Drei Minuten nach dem Start landete er die « Morane » gekonnt und sehr fein, ohne den geringsten Schaden anzurichten. Die herbeigeeilten Kameraden und Offiziere gratulierten ihm. Sein Hauptmann beteiligte sich ebenfalls an der momentanen Begeisterung : « Ich gratuliere Ihnen für Ihre Kühnheit und den Mut, aber ich muss Sie bestrafen ». Aus seiner Zelle, zuoberst im höchsten Turm des Schlosses Avenches, wo er eingesperrt war, benachrichtigte John sofort seine Mutter : « Ich fühle mich in der Lage, meine 20 Tage Arrest zu vollziehen. Dies ohne Schwäche und ohne in Hoffnungslosigkeit zu verfallen, weil man die Stärken eines Kerls eher während seiner Schwierigkeiten beurteilen kann ». Datiert am 1. November, erwähnt er natürlich auch « Allerheiligen » : « Ihr habt vielleicht nicht daran gezweifelt, dass sich zu den drei Verstorbenen, welchen ich gedenke, ein weiterer hätte hinzufügen können, der Meinige ». Nach Bern gebracht, wurde John einem langen Verhör unterzogen und 13 Tage in Untersuchungshaft gehalten. Die « Heldentat » von John Ducrest verband sich auch mit einer « Bestleistung » beim Start : 270 m ; bisher betrug die normale Startstrecke für die « Morane » 350 bis 400 m. Als

avec des couvertures pour entourer le corps... Un pilote voulut rejoindre l'imprudent pour l'inciter à sauter. En Vain ! John Ducrest qui avait survolé Domdidier s'alignait déjà dans l'axe de la piste et, trois minutes après son départ, touchait le sol sans à-coup et sans la moindre casse. Accourus, copains et officiers le congratulèrent. Le capitaine s'associa lui-même à la joie du moment : « Je vous félicite pour votre cran et votre courage mais je dois vous punir ». De la cellule sise au sommet de la plus haute tour du château d'Avenches où il fut enfermé, John rassura aussitôt sa mère : « Je me sens capable d'effectuer mes vingt jours de clou sans défaillance ni désespoir puisque c'est dans les difficultés qu'on peut juger de la force d'un type ». Datée du 1er novembre, la lettre fit naturellement mention de la Toussaint : « Vous ne doutez peut-être pas qu'aux trois défunts auxquels j'ai pensé devrait s'en ajouter un autre, le mien ». Conduit à Berne, John Ducrest y subit un long interrogatoire et 13 jours de préventive.

« L'exploit » de John Ducrest se doubla d'une « performance » au décollage : 270 m alors que 350



Inhaber einer Privatpiloten-Lizenz kannte

der ungestüme junge Mann glücklicherweise die Kniffe der Fliegerei. Der 90 PS-Motor seiner « Mothe » in Lausanne-Blécherette liess sich dennoch nicht verzeihen mit den 860 PS des Militärflugzeuges « Morane ».

Benzinkosten

Die Gerichtsverhandlung fand sechs Wochen später in Neuenburg statt. John Ducrest war wegen Verletzung von Dienstvorschriften sowie Missbrauch und Verschleuderung von Material angeklagt. Ein ehemaliger Militärpilot aus Lausanne, Oberleutnant Cherix, war sein Verteidiger. Vor allem unter Berücksichtigung seiner guten Führung als Soldat, hat ihn das Gericht zu einem Monat Gefängnis bedingt, mit Bewährung auf zwei Jahre, verurteilt. Für das während den drei Flugminuten verbrauchte Benzin, hatte er zudem zehn Franken zu bezahlen.

John Ducrest hat damit seinen Namen in die Legende der Helden der Luft eingetragen. Dennoch hat er 1964 sein Leben nicht am Steuer eines Flugzeuges, sondern am Lenker seines Motorrades verloren. Auf einem Pfad in Afrika fahrend, konnte John einer Rinderherde, welche Hals über Kopf ihre Umzäunung durchbrochen hatte, nicht mehr ausweichen.

Einfach so.....

*Gérard Perisset
Uebersetzung Alfred Ramseyer*

à 400 m étaient nécessaires au «Morane» pour quitter terre. Titulaire d'un brevet civil, l'impétueux jeune homme connaissait heureusement les ficelles du métier. Les 90 CV du «Moth» de la Blécherette n'avait pourtant rien de comparable aux 860 CV du «Morane» de l'aviation militaire.

Frais d'essence

John Ducrest fut jugé à Neuchâtel un mois et demi plus tard pour violations des devoirs militaires, abus et dilapidation de matériel. Un ancien pilote militaire lausannois, le plt Cherix, assura sa défense. Tenant notamment compte de la bonne conduite générale du soldat, le tribunal le condamna à un mois d'emprisonnement avec sursis. Un montant de dix francs lui fut en outre réclamé pour l'essence brûlée pendant les trois minutes de vol.

John Ducrest inscrivit ainsi son nom dans la légende des héros du ciel. Ce n'est pourtant pas aux commandes d'un engin volant qu'il perdit en 1964 la vie mais au guidon de sa moto. Circulant sur une piste africaine, John ne put éviter un troupeau de vaches qui avaient précipitamment quitté leur enclos. Tout bêtement...

Gérard Périsset

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-
tnis 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
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
rédacteur, Jean-Luc Durand, a be-
soin 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.*

Rédacteur :

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