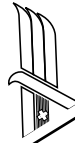




Motorflug-Veteranen des AeCS
Vétérans du Vol à Moteur de l'AeCS
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS
Veterans Aviatica a Motor de AeCS



FlightVTR

Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique
N° 16 - Dezember 2009 / Décembre 2009

ÉDITO

Liebe Mitglieder der Vereinigung der Motorflug Veteranen,

Einmal mehr stehen wir vor Einbruch des Winters und in Kürze wird ein weiteres Jahr unserem Jahreszähler hinzugefügt. Was hat uns dieses Jahr 2009 gebracht?

Eine Krise, die sich nur schlecht bewältigen lässt! Auf verschiedensten Gebieten, welche uns Alle im einen oder anderen Bereich betroffen haben, waren schlimme bis tragische Ereignisse zu verzeichnen. Damit verbunden sind wir in eine Zeit gerutscht, die je länger je mehr auch die stärksten Optimisten unter uns beunruhigt.

Aus diesem Grund übernehme ich gerne den Optimismus unseres Präsidenten Alfred Ramseyer, der sich mit grosser Befriedigung über den Erfolg unserer Generalversammlung vom Frühling 2009 in Bern-Belp darüber freute, dass die Anzahl der anwesenden Mitglieder bisher noch nie so hoch war. Dieser Rekordteilnahme ging eine gewissenhafte und gelungene Organisation unseres neuen Vorstandsmitglieds, Armando Baccalà, voraus, welche sicherlich zur erfolgreichen Generalversammlung beitrug.

Gleichermassen erfolgreich war der traditionelle „Schulausflug“ im Herbst, welcher uns ins Verkehrshaus Luzern führte. Dessen Vize-Direktor, Henry

Wydler, der mit seinem Team das Museum komplett renovierte und reorganisierte, hiess uns persönlich willkommen. Unser Präsident war einmal mehr von der grossen Teilnehmerzahl überrascht. Er konnte in der Folge auch verkünden, dass die Anzahl unserer Mitglieder 206 Personen erreicht hat, was eine ansehnliche Zunahme darstellt, die sogar die Zielvorgabe von 200 überschritten hat, was jedoch gemäss unserem Präsidenten überhaupt keine feste Limite nach oben sei!

In seinem Referat hat sich unser Ehrenmitglied Richard Schilliger einmal mehr als grossartiger Kenner, ja eigentlich Mitinitiator der Halle der schweizerischen Luftfahrt in Luzern erwiesen, handelt es sich doch dabei um sein Lieblingskind, in welches er viel Herzblut investiert hat. Er hat uns zudem und sehr geistreich mit bisher unveröffentlichten Anekdoten in Atem gehalten. Sein grosses Wissen hat er mit unglaublicher technischer Präzision unter Beweis gestellt. Er hat aber auch mit einer gewissen Schalkhaftigkeit und Humor Preis gegeben, wie er durch bestimmte Blockierungen von Personen einer Firma, die wir hier nicht bekanntgeben, die einen gegen die anderen ausspielte, um Personal und Material sowie die nötige Unterstützung zu bekommen, welche u.a. die Restaurierung der berühmten Fokker ermöglichten. Der offizielle Teil unseres Besuchs fand denn auch unter den Flügeln dieses ehrwürdigen Vorfahren des schweizerischen Lufttransportes statt.

Das war jedoch noch nicht die letzte Überraschung. Ich glaube, dass nur wenige von uns wussten, dass Harry Hofmann (92 Jahre) eines der ältesten Mitglieder (zusammen mit Magdalena Eggenberger) unserer Vereinigung ist. Irrtum vorbehalten glaube ich auch sagen zu dürfen, dass kein schweizerischer Linienpilot, ausser solchen, die ihre ATPL im Ausland erworben haben, nicht bei Harry Hofmann oder einem seiner Assistenten, alles ehemaligen Navigatoren, in den Genuss hervorragender Navigations-Instruktion kam. Und jeder erinnert sich mit Sicherheit noch wie sie mit Navigations-Logs, Orthodromen, Loxodromen, den ITT, den Grid Tracks, Treibstoff-Berechnungen über dem Atlantik, dem Sterne-Schiessen, den Polarnacht-Zonen, dem Datums-Meridian usw, usw jonglierten.

Wer erinnert sich schliesslich nicht an die phänomenale Astronavigations-Instruktion durch Harry Hofmann unter der magischen Kuppel des Planetariums im Verkehrshaus Luzern, wo wir ihn an diesem 23. September wieder empfangen durften?

Dementsprechend hat unser Präsident die Verdienste und das Wirken von Harry Hofmann bis ins hohe Lebensalter, sowie sein Ansehen für seine in der ganzen schweizerischen Luftfahrt anerkannten, pädagogischen Fähigkeiten gewürdigt.

Damit schliesst sich der Kreis im Rückblick für die vorliegende Dezember 2009-Ausgabe.

Ich wünsche Euch Allen nur das Beste zum Jahreswechsel und stets guten Flug!

Mit freundschaftlichen Grüssen,

*Euer Redaktor Jean-Luc Durand
Deutsche Übersetzung : Erica Baccala*

Chers membres du VVM,

Nous voilà une nouvelle fois aux portes de l'hiver, et par conséquent avec une année de plus à notre compteur. Que dire de cette année 2009. La crise qui se résorbe mal, le domaine que nous affectionnons entaché par plusieurs événements graves voire tragiques et un monde en général qui commence à inquiéter même les plus optimistes. C'est pour cela que je ferai mien l'optimisme de notre président Alfred Ramseyer, qui s'est réjoui, avec une satisfaction non dissimulée, du succès de notre assemblée générale de printemps à Bern/Belp. Il est vrai que le nombre de nos membres ayant répondu présent n'avait jamais été aussi important. Ajouté à cette affluence record une organisation méticuleuse, et ma foi fort réussie, orchestrée par notre nouveau membre du comité Armando Baccala, et vous aurez une assemblée générale réussie.

De la même veine a été la traditionnelle « course d'école » d'automne qui nous a conduit au musée des transport de Lucerne, complètement rénové et réorganisé par l'équipe de son Vice-directeur, Henry Wydler, qui nous souhaita personnellement la bienvenue. C'est une fois encore un président comblé par le nombre des participants à cette sortie qui pouvait annoncer que nos effectifs avaient atteint le chiffre de 206 , soit une belle augmentation qui a même franchi la barre fixée des 200 , qui ne saurait être évidemment (président dixit) une limite.

Une fois de plus notre ami Richard Schilliger, que l'on pourrait qualifier de « régional de l'étape », la halle de l'aviation suisse du musée de Lucerne étant pratiquement devenue « sa chose », nous a tenu en haleine avec des anecdotes inédites, d'une précision technique incroyable et non dépourvues de malice et d'humour, lorsque, nous avoua-t-il, acculé par certains blocages de personnes d'une compagnie que nous ne nommerons pas, il joua avec une grande finesse les uns contre les autres pour obtenir matériel, personnels et facilités de toute sorte, permettant, entre autre, la restauration du fameux Fokker, vénérable ancêtre du transport aérien suisse, sous lequel d'ailleurs avait lieu la partie officielle de cette belle journée. Nos surprises n'étaient pourtant pas finies. Peu d'entre nous, je crois, savait qu'Harry Hoffmann (92 ans) était un des plus ancien membre (avec Magdalena Eggenberger) de notre association. Je crois pouvoir dire sans me tromper qu'aucun

pilote de ligne suisse, à l'exception de ceux qui obtinrent leur ATPL par équivalence étrangère n'ont, soit fréquenté son cours personnellement, soit suivi celui-ci, donné par un de ses assistants, tous d'anciens navigateurs, qui jonglaient avec les logs, les orthodromes, les loxodromes, les ITT, les Grid-Tracks, les calculs de consommation sur l'atlantique, les relevés d'étoiles, les zones de nuit polaire, le méridien de changement de date etc. etc. Qui enfin, ne se souvient de ce cours magistral sous la voûte magique du planétarium situé dans le musée des transports de Lucerne qui nous accueillait ce 23 septembre. Harry Hoffmann fût mis à l'honneur et présenté par le président, avec tous les honneurs dû à son extraordinaire longévité et à sa réputation de pédagogue reconnue dans tout le petit monde de l'aviation suisse.

Voilà, ce sera tout pour cette édition de Décembre 2009. Je souhaite à tous d'excellentes fêtes de fin d'année et bon vol.

Avec mes très amicaux messages.

Jean-Luc Durand / rédacteur



Belp: Magdalena Eggenberger
Alfred Ramseyer



Alfred Ramseyer - Harry Hoffman
Gilbert Noël



Verkehrs Museum «le FOKKER»
de Richard Schilliger

Das Wort des Präsidenten

Liebe Mitglieder,

Die Vereinigung der Motorflug-Veteranen des AeCS bezweckt nebst anderen Zielen, Erreichtes in der Luftfahrt zu bewahren, Neuerungen und Verbesserungen zu unterstützen sowie den fliegerischen Nachwuchs zu fördern.

Im Vorfeld der Abstimmung vom 29. November 2009 hatten wir alle die Gelegenheit, uns in unserem Umfeld und an der Urne dafür einzusetzen, dass die Vorlage für „die spezielle Finanzierung des Luftverkehrs“ durch die Stimmentenden angenommen wird. Nun, die Luftfahrt hat diese wichtige Abstimmung für sich entscheiden können. Dadurch kann jährlich wieder ein Teil der Mineralölabgaben (ca. 40 Mio.) an den Lufttransport zurückfliessen. Die vereinten Anstrengungen aller an der Luftfahrt interessierten Organisationen haben zu diesem erhofften Resultat geführt.

In den beiden letzten Ausgaben unseres Informationsblattes „Flight VTR“ habe ich jeweils Hinweise zu den Vorbereitungen der Feierlichkeiten im Jahr 2010 „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ gemacht. Auf Seite 10/11 dieses Heftes finden sie nun die Uebersicht der geplanten Anlässe (Stand Okt. 09). Der offizielle „Startschuss“ zu den Feierlichkeiten wird am 13. März 2010 in Avenches, anlässlich der Sonder-Delegierten-Versammlung des AeCS erfolgen. Eine durch das Verkehrshaus der Schweiz zusammengestellte Sonderausstellung zur 100 Jahrfeier wird am gleichen Tag in Avenches eröffnet. Wir Motorflug-Veteranen des AeCS übernehmen dabei die Betreuung und Aufsicht während der Ausstellungsdauer vom 13. – 19. März 2010. Ich lade alle Mitglieder ein, das beigelegte Anmeldeformular zu beachten und sich nach Möglichkeit für diesen freiwilligen und unentgeltlichen Einsatz zur Verfügung zu stellen. Auf diese Weise können wir aktiv unseren Beitrag zur Jahrhundertfeier leisten und erst noch Werbung für unsere Vereinigung betreiben.

Parallel zu den Feierlichkeiten wird es im nächsten Jahr auch darum gehen, sehr aufmerksam zu verfolgen wie Bundesrat und Parlament in einer geplanten ersten Teilrevision das Luftfahrtgesetz anpassen wollen. Die vorgesehene Aufsichtsabgabe steht im Widerspruch zu den Zielen des Bundesrates im Luftfahrtbericht 2004. Auch andere anstehende Themen wie zum Beispiel die Aufhebung der Eidg. Luftfahrtkommission, die Luftraumstruktur, der Datenschutzartikel oder die Sicherheitsgebühr erfordern unsere Aufmerksamkeit. Wir „älteren Semester“ sind auch hier aufgerufen - jeder in seiner Umgebung - Aufklärungs- und Informationsarbeit zu leisten. Dies getreu einer unserer Zielsetzungen.



Es bleibt mir, ihnen allen und ihren Angehörigen für die bevorstehenden Festtage meine besten Wünsche zu übermitteln.

Frohe Weihnachten und für das Jubeljahr 2010 Glück, Gesundheit und viel Freude bei den vielen aviatischen Anlässen.

Euer Präsident: Alfred Ramseyer

Le mot du président

Chers membres,

L'Association des VVM de l'AéCS se fixe, entre autres buts, de conserver les acquis dans le domaine de l'aviation, de promouvoir les nouveautés et améliorations comme d'encourager le développement de l'aviation en général.

Dans le contexte des votations du 29 novembre 2009, nous avons tous l'opportunité de nous investir tant dans notre entourage que par le truchement des urnes, afin que cette proposition de «financement spécial du trafic aérien» soit acceptée par le souverain. Conséquence positive de ce vote, une partie de la redevance perçue sur les huiles minérale (soit environ 40 Mio) seront mis à disposition du transport aérien. Les efforts réunis de toutes les organisations concernées par le trafic aérien a conduit à ce résultat tant espéré.

Dans les deux dernières publications de notre «Flight VTR», j'avais mentionné les préparatifs des festivités de 2010 : «Cent ans d'aviation en Suisse».

En pages 10 et 11 de la présente publication, vous trouverez un aperçu des manifestations prévues (état à fin octobre 09). Le coup d'envoi de ces manifestations sera donné le 13 mars 2010 à Avenches à l'occasion de l'assemblée spéciale des délégués de l'AéCS.

Une exposition spéciale, dans le cadre de cette célébration du centenaire, sera organisée le même jour par le Musée suisse des transports de Lucerne, conjointement à l'ouverture des festivités à Avenches. Nous, membres du VVM de l'AéCS, assurerons la garde et la surveillance de cette manifestation qui se déroulera du 13 au 19 mars 2010. J'invite dès lors tous les membres à consulter le formulaire joint et à s'annoncer, en fonction de leurs possibilités, pour cette tâche à caractère volontaire et à titre gracieux naturellement. De cette manière, nous pourrons remplir notre contrat à l'occasion de cette manifestation du centenaire et par la même occasion, faire de la prospection pour notre association.

Enfin, et parallèlement à ces festivités, il s'agira, dans le courant de l'année prochaine, d'être très attentif à la manière avec laquelle, Conseil fédéral et Parlement entreprendront la révision partielle prévue de la loi sur la navigation aérienne. Par exemple, l'introduction d'une taxe pour l'activité de surveillance est en contradiction avec les objectifs que s'est fixés le Conseil fédéral dans son rapport sur la navigation aérienne de 2004. Sont également concernés : la suppression de la commission fédérale sur le trafic aérien – la structure de l'espace aérien - l'article sur la protection des données ou encore la taxe de sécurité. Tout cela doit retenir toute notre attention. Nous « Vieilles branches » sommes donc naturellement appelés, chacun dans son entourage comme dans ses prises de position, à fournir une tâche d'information. Ce sera une marque de fidélité vis à vis des objectifs que nous nous sommes fixés.

Il me reste à vous souhaiter, ainsi qu'à vos proches, et dans la perspective des fêtes de fin d'année, mes meilleurs vœux. Joyeux Noël, bonne santé et beaucoup de satisfaction pendant cette année de jubilé et de nombreuses manifestations aéronautiques.

Votre Président : Alfred RAMSEYER
Traduction française : le rédacteur JLD

Die Generalversammlung ist am Mittwoch, den 5. Mai 2010 in Wangen-Dübendorf geplant.

Wir werden in diesem Zusammenhang das AOC (Air Operations Center) der Luftwaffe besichtigen und „Skyguide“, eine Unternehmung, die seit 2001, im Auftrag des Bundes, für die zivile und militärische Flugsicherung zuständig ist.

L'Assemblée Générale est programmée le mercredi 5 mai 2010 à Wangen-Dübendorf.

A cette occasion, nous serons reçus par l'AOC (Air Operations Center) des Forces aériennes et « Skyguide », une institution qui, mandatée par la Confédération depuis 2001, est en charge de la sécurité aérienne civile et militaire.

Der Herbstausflug ist für Freitag, den 24. September 2010 geplant.

Der Anlass soll im Rahmen der Aktivitäten „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ auf dem Militärflugplatz in Payerne durchgeführt werden.

La sortie d'automne est programmée le 24 septembre 2010 à l'aérodrome militaire de Payerne.

Elle prendra place dans le cadre des activités prévues pour les « 100 ans de l'aviation en Suisse ».

HAPPY LANDING oder Glück muss man haben
Eine Fliegergeschichte (Fortsetzung des FlightVTR N° 15)

Johann Ramseier

In der Tat dauerte es nicht lange und ich glaubte, dass es jetzt passiere. Aussen am rechten Flügel, flitzte etwas Grünes vorbei, vielleicht war es eine Tannenspitze oder eine Bergkuppe.

Bis zum heutigen Tag weiss ich nicht, ob da wirklich etwas war, oder ob mir die Fantasie und die Nebelfetzen einen Streich spielten. Von da an war es mir jedenfalls nicht mehr ganz wohl. Nur zu gerne hätte ich ein Opfer erbracht, wenn aus dem Finsternen, wie ein Wunder, ein „Lotse“ aufgetaucht wäre, der uns sicher auf eine Landpiste hinunter dirigiert hätte, wie in der berühmten Geschichte von Frederick Forsyth. Aber solch gute Geister begegnen uns meistens nur in einem Roman.

Es blieb mir auch keine Zeit, mich noch lange nach so einem Gehilfen umzusehen. Wichtiger war jetzt, den Kompass im Auge zu behalten und aufzupassen, dass ich im Nebel nicht zu weit von meinem WNW-Kurs abkam, und vor allem auf die Gleitgeschwindigkeit Acht zu geben. Nicht schneller als nötig und so langsam wie möglich, war die Regel. Sobald ich am Steuerknüppel und an den Pedalen des Seitensteuers spürte, dass der Druck nachliess und die Steuerung weich wurde, wusste ich, dass ich wieder an der unteren Grenze der zulässigen Geschwindigkeit im Nebelmeer „herumflatterte“. Nur noch eine Spur langsamer und unser schweres „Ledischiff“ wäre runter gekommen wie eine tote Krähe. Deshalb: „gare, les gars!“

Obschon nach meiner Uhr nicht viel mehr als eine gute Minute vergangen war, schien es mir, als ob es schon seit einer Ewigkeit nach unten gehe und, dass wir jeden Augenblick irgendwo im Nebel hängen bleiben oder aufschlagen müssten. Demnach konnte ich bei dieser Talfahrt nur hoffen, dass sie dauern würde „pourvou che ça dure“, um in den Worten von Letizia Buonaparte zu sprechen.

Wo ungefähr wir waren, konnte nicht ausfindig gemacht werden, hingegen stand fest, dass es unter uns im Nebel und darunter Berge und Hügel hatte, das war das einzig Sichere – man hätte nur wissen müssen, wie weit unter uns diese lagen. Je tiefer wir absanken, um so heikler wurde unser Blindflug, das konnte ich mir an den Fingern abzählen. Aber: „je länger es mit uns nach unten gehe, desto reicher werde unser Leben“ hatte ein tief sinniger deutscher Dichter (Friedrich Richter) gesagt, was ich in diesem Moment noch so gerne glaubte!

Noch bevor ich mit meinen Meditationen und Reflexionen zum Ziel kam, riss der Nebel auf einmal auf und zwischen den Wolkenfetzen tauchen direkt vor

meiner Nase in einem engen Tal ein paar Bauernhäuser und Scheunen auf. Wäre ich auch nur ein paar Sekunden weiter geradeaus geflogen, so hätte ich inmitten dieses Dorfes auf einem der Dächer aufgesetzt. Nach meiner Einschätzung war ich noch knapp 100 Meter über Grund. Das reichte noch knapp, musste reichen, um in einer engen Kurve um 120° abzdrehen und dabei in einer überzogenen Glissade – halb Gleitflug, halb Absturz – über den linken Flügel in ein ziemlich flaches und freies Feld schräg unter mir abzurutschen. Dort geriet ich im Schnellzugstempo zuerst in eine verschneite Wiese, danach 100 Meter weiter über eine tiefe Ackerfurche in einen Acker, quer hindurch auf die andere Seite des Ackerfeldes, über einen aufgeschütteten Feldweg, danach ein zweites Mal über ein Stück Grasland und zuletzt noch einen steilen Hang hinauf und in der Gerade in Richtung eines Bauernhauses. Während der ganzen Zeit versuchte ich so stark als möglich zu bremsen, bis die Bremsstrommeln rauchten und mein Vogel mit blockierten Rädern über den verschneiten Boden glitt wie ein Bobsleigh. Zeitweise schaukelte das ganze Gefährt wie ein Schaukelpferd oder ein Mustang beim Rodeo. Oft fehlte nur noch ganz wenig und unsere Landepartie hätte in einem Kopfstand oder einem Salto mehr oder weniger mortale ein vorzeitiges Ende gefunden. Aber zuletzt ging doch noch alles gut aus. Eine Nasenlänge vor der Linde beim Bauernhaus konnte ich mein amphibisches Gefährt endlich anhalten... und die Erde hatte uns wieder.

Uff, da wären wir also, „sains et saufs“ und so zu sagen in Sicherheit. Am Sichersten ist man in einem Flugzeug wohl immer noch, wenn das Vehikel am Boden still steht. Ich atmete tief durch und drehte mich in meinem Sitz um, um endlich nachzuschauen, wie es meinem Passagier ergangen sei. Aber es war keiner mehr da, der eine Grimasse hätte schneiden können, das Nest war leer und der „Ghusman“ ausgeflogen. Ach nein, es gibt doch wirklich nichts Brutaleres als eine Tatsache, wie schon Sainte-Beuve geschrieben hatte. Mein erster Gedanke war, dass es meinen Sozius bei unserer holprigen Cross Country-Fahrt über die Ackerfurchen hinausgespickt haben musste, da er vielleicht die Gurten zu früh gelöst hatte. Nur war weit und breit und nirgendwo ein Lt. Clavadetscher zu sehen und die Bauersleute, die aufgeschreckt herbei rannten, um den Geisterflieger unter ihrem Lindenbaum zu mustern, wussten nichts von meinem verloren gegangenen Gespan.

Wir rätselten noch über den Verbleib meines Begleiters, als dieser plötzlich wie vom Himmel gefallen auf dem Dorfweg mit dem Fahrrad angefahren kam, wahrhaftig auf einem Fahrrad, frisch wie ein echter Radfahrer, munter und wohltauf. „Oh das war, ich muss gestehn, ein gar freudig Wiederseh!“ Er konnte es kaum glauben, dass ich noch am Leben war und mir erging es mit ihm ebenso. Er erzählte uns, dass er, als wir vor ein paar Minuten aus dem Nebel herauskamen und er direkt vor uns, genau in der Gleitrichtung



Übersicht der Anlässe im 2010 «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz»



Datum	Thema des Anlasses	Durchführungsort
Mitte Februar 2010	1. Motorflug in der Schweiz, St.Moritz 1910	St. Moritzersee
13.03.2010	Spezielle Delegiertenversammlung AeCS	Avenches
20.03.2010	Heli-Event	Flugplatz Grenchen
17.04.2010	Eppur si vola... dopo 100 anni	Aeroporto di Lugano
05.05. - 08.05.2010	Gedenktag an Flugplatz Blécherette -100 Jahre	Aéroport Blécherette
15.05. - 16.05.2010	Centenaire : Zu Ehren Grandjean / Failloubaz	Salavaux
05.06.2010	IKARUS-Jugendtag	Bern-Belpmoos
19.06.2010	100 Jahre Aero-Club Lausanne	Lausanne - Blécherette
19.06.2010	100 Jahre Aero-Club Zürich	Flugplatz Dübendorf
19.06. - 27.06.2010	Erste gemeinsame Schweizer-Meisterschaften der Luftsport-Sparten	Biel, Grenchen, Langenthal, Yverdon
27.06.2010	Gemeinsame Rangverkündigung der Schweizermeister 2010	Grenchen
03.07. - 04.07.2010	Andenken an G. Cailier, L. Progin, L. Cosandey	Flugplatz Gruyère
23.07. - 24.07.2010	100 Jahre Ballongruppe Zürich	Letzigrund, Zürich
24.07.2010	Flugmeeting Emmen	Flugplatz Emmen
19.08. - 22.08.2010	Heissluftballonmeeting	im Rheintal
20.08. - 22.08.2010	FLY-IN Mollis (EAS und Microlight)	Mollis

20.08. - 23.08.2010	Segelfluggtage Bruderholz	„Flugfeld“ Bruderholz
21.08.2010	Hunterflüge / Anlass der Huntervereine	Flugplatz St. Stephan
27.08. - 29.08.2010	„Tage der offenen Tür“ Flugplatz Olten-Gheid	Olten
28.08.2010	100 Jahre Überquerung Genfersee; A. Dufaux	Genève
04.09.2010	Fête du Village	Aérodrome La Côte
Mitte September 2010	Un secolo di aviazione	Bellinzona
12.09.2010	Modellflugshow	Dittingen
24.09. - 25.09.2010	CentenAir 2010: - Tage der offen Türe Mil Flpl Payerne - Gedenkflug 100 Jahre 1. Städtflug Avenches - Payerne - Tage der Aerophilatelie 2010	Payerne und Avenches
25.09. - 26.09.2010	100 Jahre Alpenüberquerung Brig - Simplon - Domodossola; Geo Chavez	Raron / Ried-Brig
10.10.2010	100 Jahre 1. Flugmeeting Bern - Beundenfeld	Bern
26.10.2010	Luftfahrtkongress	Zürich / Dübendorf
04.12.2010	Nacht der Luftfahrt	Lucern
ganzes Jahr	Sternflüge für Motorflugpiloten	ganze Schweiz

Die Motorflugveteranen des AeCS sind an zwei Anlässen der obenstehenden Uebersicht direkt beteiligt:

*Vom 13. – 19. März 2010 in Avenches. Wir stellen die Aufsicht über die «Sonderausstellung des Verkehrshauses der Schweiz» zum Thema «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» sicher.
Herbstausflug am Freitag, 24. September 2010 nach Payerne, zum «CentenAir 2010».*

Les vétérans du vol à moteur de l'AéCS sont engagés dans deux phases du plan des manifestations présenté ci-dessus :

Du 13 au 19 mars 2010 à Avenches : nous assurons la garde à « l'exposition spéciale du Musée Suisse des Transports » dont le thème proposé est les « 100 ans de l'aviation en Suisse ».

Le vendredi 24 septembre 2010 à Payerne : sortie d'automne au « CentenAir 2010 ».

Häuser gesehen habe, ohne eine Sekunde zu verlieren und ohne auf eine Haltestelle zu warten, unverzüglich von Bord gejuckt und mit dem Fallschirm abgesprungen sei. Er habe sich nichts anderes vorstellen können, als dass ich mir an den Mauern geradeaus oder allenfalls an den Abhängen links und rechts das Genick brechen und den Kopf einschlagen würde. Er hätte nie geglaubt, dass wir in diesem bewaldeten engen Tal ausweichen oder sogar noch wenden könnten. Vor seinem Absprung sei ihm leider keine Zeit mehr geblieben, mir noch „happy landing“ oder eine gute Reise zu wünschen. Hundert Meter Fallhöhe waren für die Militär-Fallschirme aus dieser Zeit wirklich das äusserste Minimum. Auf jeden Fall habe es ihm knapp gereicht und er sei mit ungefähr 20 km/std Fallgeschwindigkeit ziemlich hart, aber mit unversehrten Gliedern, wenig ausserhalb der ersten Häuser in einen verschneiten Garten geplumpst. Er habe seinen „Salvator“ Fallschirm - der Markenname sei einmal mehr ein gutes Omen gewesen – schnell zu einem handlichen Bündel zusammen gepackt, beim nächst gelegenen Haus ein Fahrrad requiriert und sich auf die Suche nach unserem Wrack gemacht. „Et me voilà!“

Abgesehen vom defekten Motor, war unsere Maschine eigentlich kein Wrack; ja, ich bin der Meinung, dass ihr äusserlich überhaupt nichts fehlte. So auch der Besatzung nicht. Nur starten wäre in diesem Gelände nicht mehr möglich gewesen, auch nicht, wenn man unser havariertes Triebwerk mit einer gebrochenen Pleuelstange – wie wir erst später erfuhren – an Ort und Stelle ausgewechselt hätte. Wir packten somit unsere sieben Sachen zusammen und gingen in die Dorfpinte um mit dem Kurskommandanten zu telefonieren und ihn zu informieren und die Abbruch-Equipe von Dübendorf aufzubieten, unser gestrandetes Luftschiff zu demontieren und uns zurückzuholen. Nach Luftlinie gemessen, setzten wir gut 15 km vom Militärflugplatz entfernt auf, das war doch schon ziemlich weit weg, um zu Fuss einzurücken. Das Erfreulichste an unserem missglückten Ausflug ins Säntisgebiet aber war, dass wir bei unserer Durchsage mitteilen konnten, dass wir Glück gehabt hätten, dass aus dem Unheil kein Unglück entstanden sei, so dass wir nur einen PW, aber weder eine Ambulanz noch einen „Branggar“ (Tragbahre) bräuchten. Die Violetten musste man nicht aufbieten und auch dieser HD – ich glaube es war ein Hochschulprofessor für Völkerpsychologie – welchen man während des Krieges im Stab der Fliegertruppen angestellt hatte, für Schiesspublikationen, Todesanzeigen, Jubelreden und um Nachrufe zu redigieren, blieb in unserem Fall ohne Arbeit.

Glück, ich habe es schon mal gesagt, Glück muss man haben!

Aus dem Berndeutschen
von Erica Baccalà-Burkhalter

Suite du récit d'un atterrissage « heureux » ou quand le « pot » est nécessaire.

Auteur : Johann Ramseier (nom de plume).

Ndtr. : je renvoie à l'édition No : 15 du FlightVTR pour l'avertissement du traducteur / rédacteur.

Nous en étions donc restés où, en perdition dans la couche nuageuse, moteur arrêté, hélice en croix et ayant fermé le robinet d'arrivée d'essence, je m'attendais à percuter la planète ou, dans le meilleur des cas, à un atterrissage en catastrophe dans... « Dieu sait quoi et où »... En réalité, tout cela se passa rapidement et, en attendant le choc imminent, j'aperçus l'instant d'un éclair quelque chose de vert au bout de mon aile droite. Une cime de sapin ou le sommet d'une montagne pensai-je ... Aujourd'hui encore, je suis incapable d'affirmer si j'avais entrevu quelque chose ou si mes sens furent abusés par les reflets effilochés du brouillard.

Croyez moi, à cet instant précis, j'aurais volontiers offert un sacrifice à tout « génie » surgissant du néant, et qui nous aurait (Ndtr. : mon observateur et moi) guidé avec sûreté vers une piste d'atterrissage, comme dans la fameuse nouvelle de Frederick Forsyth. Mais, tout le monde sait que ces « bon génies » ne se rencontrent, dans la grande majorité des cas, que dans les romans.

Soyons sérieux, il n'était pas raisonnable de compter sur ce genre d'intervention miraculeuse. Les seuls impératifs du moment consistaient à garder le compas bien en vue afin de conserver dans le brouillard un cap pas trop éloigné de celui Ouest-Nord/Ouest initial et, avant tout, de se concentrer sur la vitesse de plané. - Pas plus vite que nécessaire et aussi lentement que possible – tel était la seule règle à suivre. Sitôt que je sentais dans le palonnier et dans le manche une diminution importante de la résistance physique, je savais (même noyé dans le brouillard), et en percevant des vibrations, que j'approchais de la limite inférieure de vitesse autorisée. En conséquence, la moindre diminution de vitesse supplémentaire signifiait décrochage, perte de contrôle et chute fatale. Donc : « gare les gars » (Ndtr. : En français dans le texte).

Bien qu'à ma montre il ne se soit passé guère plus d'une minute, mon vol plané me semblait durer une éternité. Je m'attendais à tout instant soit, à rester accroché quelque part à quelque chose, soit à aller nous écraser. Ma seule réflexion à cet instant a été celle que l'on attribue à Letizia Buonaparte (Ndtr. : La mère de Napoléon) quote : « Pourvou che ça dure ».

Quelle était notre position approximative, restait sans réponse. Par contre, une chose était absolument certaine, en dessous de nous et dans le brouillard, se trouvaient des montagnes et des collines. Mais où ? Et à quelle distance de nous ? Car, plus nous descendions en aveugle plus notre vol aux instruments devenait précaire et plus nos chances de survie pouvaient se compter sur les doigts d'une main. Mais, comme l'avait déclaré un poète allemand, Friedrich Richter, (Ndr. : écrivain/poète allemand – 1763- 1825, connu pour son goût du fantastique). quote : « Même si les évènements vont de plus en plus mal et que l'on s'enfonce de plus en plus, une chose est certaine, on devient de plus en plus riche d'expérience ». A cet instant précis, j'abondais totalement dans son sens.

Avant que je sois arrivé à une conclusion dans mes méditations poétiques, le brouillard se déchira d'un coup et nous nous trouvâmes plongeant entre des lambeaux nuageux en direction d'une vallée étroite parsemée de rares fermes et granges. Si j'avais continué mon vol quelques secondes de plus dans la même direction, j'aurais sûrement atterri au beau milieu d'un village sur le toit d'une des habitations. Selon mon appréciation, je me trouvais à environ une centaine de mètres du sol. Cela suffirait juste (devait absolument suffire....) pour effectuer un virage de 120 degrés et engager une approche finale moitié glissade moitié vol en piqué sur l'aile gauche, afin de me « vomir » dans une prairie à peu près plate et libre d'obstacles. Je débarquais à la vitesse d'un train rapide et « impactai » d'abord dans un champ enneigé, puis après environ 100 mètres, roulais par-dessus un profond sillon dans un champ que je traversais en diagonale, pour ensuite sauter le remblai d'un sentier vicinal, et continuer enfin dans une deuxième prairie pour finalement gravir une forte pente, aligné tout droit avec une ferme. Il va de soi, que pendant tout ce temps, je freinais « à mort » jusqu'au moment où les tambours de freins se mirent à fumer et les roues à se bloquer. Dès cet instant, ma « monture » glissât comme un bobsleigh sur le sol enneigé. Par moment, elle sautait comme un cheval à bascule ou un mustang dans un rodéo.

Plusieurs fois notre atterrissage aventureux aurait pu se solder par une mise en pylône ou un salto complet à l'issue plus ou moins fatale, qui aurait sûrement « hâter » notre fin. Mais enfin, tout finit par se passer, somme toute, pas trop mal. C'est à deux doigts d'un tilleul érigé devant la ferme (celle du haut la pente), que j'ai enfin pu arrêter ma « monture ». Nous avons rejoint le plancher des vaches !

Ouf ! Nous étions « sain et sauf » (Ndr. : en français dans le texte) et en sécurité. Quoique l'on puisse dire, le seul moment où l'on est en parfaite sécurité dans un avion, c'est quand il est immobile au sol. Je respirai un grand coup et me retournai afin de me rendre compte comment mon passager avait vécu tout cela. Stupeur...

il n'y avait plus personne pour me gratifier d'un sourire (même jaune...). Le nid était vide mon « Ghusman » avait disparu. (Ndr. : Alors là j'ai eu beau consulter-demander- naviguer sur le Net- prendre contact avec d'éminents germanophones voire des spécialistes en idiomes primitifs- RIEN. J'ai donc pris la responsabilité morale de traduire ce mot par consonance phonétique et en ai déduit que notre pilote Ramseier (nom d'emprunt dois-je le rappeler), ayant décidé que les habitants des cantons limitrophes, dont les Grisons, ne méritaient que peu de considération, aurait peut-être qualifié son observateur de « ballast ».Phonétiquement et avec un peu d'audace on peut en effet entendre à travers le mot « Ghusman » le vocable... Gussmann ...qui voudrait alors signifier , en français, « l'homme de fonte » qui ne serait alors qu'un poids mort, donc un ballast comme celui en usage dans la marine à voile d'antan. Tout cela est un peu long et je m'en excuse, mais ma tendance à prendre la défense intellectuelle des minorités, m'a sans doute emmené un peu loin. Enfin, autre possibilité, après des recherches livresques sur la langue allemande, entre autre dans un ouvrage de référence soit le : Wörterbuch Sachs & Villate édition 1911 page 444, une altération par « rabotage » du mot allemand GUCKKASTENMANN en « Ghusman », n'est pas absolument impossible quand on connaît les raccourcis sémantiques parfois déroutant, en usage dans nos dialectes, et donc, par extension, pourrait signifier HOMME MUNI D'UN APPAREIL D'OPTIQUE. Ce qui serait alors plausible dans un récit évoquant un C35, et pourrait éventuellement se traduire par : OBSERVATEUR/PHOTOGRAPHE et accessoirement mitrailleur AR). Mais reprenons notre récit.

Ah non ! Il n'existe rien de plus brutal qu'une évidence, comme l'avait déjà écrit en son temps Sainte-Beuve (1804 – 1869). Ma première idée était que mon occupant du siège arrière avait été éjecté lors de notre cavalcade brutale à travers champs et sillons, et sans doute aura-t-il ouvert son harnais de sécurité trop tôt. Car, où que je porte mon regard, il n'y avait pas l'ombre d'un Lt. Clavadetscher. Par contre, les gens de la ferme, courant dans tous les sens et encore terrorisés par l'arrivée sous leur tilleul d'un « avion fantôme », n'avaient vu ni trouvé trace de mon passager arrière.

Nous nous perdions en conjectures sur l'endroit où pouvait bien se trouver mon accompagnateur, lorsque celui-ci, comme tombé du ciel, nous apparut chevauchant une bicyclette et roulant sur le chemin du village. Pas l'ombre d'un doute, c'était lui sur un vélo, et le plus naturellement du monde, frais comme un gardon et en parfaite santé. Ah ! Mes amis, dois je vraiment l'avouer, quelle émotion sincère dans ces retrouvailles ! Il n'arrivait tout simplement pas à croire que j'avais survécu, et quant à moi, je pensais exactement la même chose à son égard. Il nous expliquât alors, en détail, qu'au moment où nous étions sorti de la couche, il y avait de ça quelques

minutes, et qu'il avait vu droit dans notre ligne de vol un groupe de maison, il avait sauté avec son parachute (en marche si l'on peut dire) par dessus bord, sans attendre une seconde et surtout avant l'arrêt total du véhicule. (Ndr. : humour voulu par l'auteur qui se réfère aux passagers qui descendaient en marche des trams de l'époque bien entendu). Sur le moment, il n'avait pas imaginé un instant que le vol allait se terminer autrement qu'en percutant le mur d'une de ces maison ou au mieux en nous écrasant dans les obstacles escarpés des alentours, nous brisant la tête et les os. Il n'avait à aucun moment imaginé qu'on pouvait encore virer et s'engager dans cette étroite vallée. Avant de sauter il n'eut, à son grand regret, pas le temps de prendre congé ni de me souhaiter un « heureux atterro » et encore moins « bon voyage ». Cent mètres/sol était, dois-je le rappeler, pour les parachutes militaires de l'époque, la hauteur d'ouverture absolument minimum. De toute façon, ça lui avait réussi. Car, c'est avec une vitesse approximative de 20km/h, qu'il atterrit, un peu brutalement mais sans se rompre les os, en dehors des habitations et au beau milieu d'un jardin enneigé. Il avait alors récupéré son parachute de marque « Salto », qui pour une fois portait bien son nom, en fit un paquetage grossier et sans attendre se dirigeât vers la prochaine maison des alentours pour y « réquisitionner » (Ndr. : appréciez la nuance) une bicyclette et se mettre illico à la recherche de notre épave. « Et me voilà » (Ndr. : en français dans le texte).

Contre toute attente, notre machine n'était pas réduite à l'état de ruine. A part le moteur sérieusement endommagé, aucun dégât important n'était visible. (Ndr. : les trains de C35 semblent avoir été d'une robustesse extraordinaire). Il ne manquait rien, même pas l'équipage.

Par contre, dans un tel environnement et depuis un pareil terrain, il n'était pas question de pouvoir repartir, même si notre moteur était remis en état. (On apprit par la suite qu'il s'agissait d'une rupture de bielle). Ayant ramassé nos effets, nous nous rendîmes à la pinte du village afin de téléphoner au commandant du cours pour l'informer de la situation et prévenir l'équipe technique de Dübendorf afin qu'ils viennent démonter notre aéronef et nous ramener à la base. En ligne directe, nous ne nous trouvions qu'à une quinzaine de km de l'aérodrome militaire. C'était tout de même un peu long pour rentrer à pied. Mais la chose la plus heureuse dans toute cette affaire de vol dans la région du Sântis, et que nous tenions à déclarer en toute humilité, est que nous avons eu une sacrée chance et que, dans notre malheur, nous n'avions eu à déplorer aucune blessure et avons pu rentrer à la base en voiture et non pas en ambulance ou pire. Les « violettes » et la démarche correspondante ne furent heureusement pas de mise. Au sujet de cette pénible tradition, je me suis laissé dire que, pendant la guerre, l'Etat major général des troupes d'aviation avait commis un professeur universitaire spécialiste de la « psychologie



Anmeldeformular für die Betreuung und Überwachung der Gegenstände im Ausstellungszeit in Avenches vom Sa 13. bis zum Fr 19. März 2010

Der Aufsichtsdienst im Ausstellungszeit von Avenches im Rahmen der Aktivitäten von „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ vom Samstag, 13. bis zum Freitag 19. März 2010 wird durch Mitglieder der MFV des AeCS sichergestellt.
Pro Tag werden **vier Personen** benötigt. Öffnungszeit der Ausstellung täglich 09:00 durchgehend bis 20:00 Uhr – das bedeutet: Totalbedarf 28 Personen.

In der folgenden Tabelle können sie sich anmelden. Für die definitive Personalplanung gilt das Eingangsdatum ihrer Anmeldung.

Anmeldetermin: 20 Januar 2010

Name / Vorname	Adresse	e-mail	1. Datum	2. Datum	Ev Zeitspanne

Einsenden an: Ueli Aeschlimann
Chemin du Château d'eau 4
1543 Grandcour
ue_aeschlimann@bluewin.ch



Feuille d'inscription pour la surveillance des objets d'exposition à Avenches du sa 13 au ve 19 mars 2010

Le service de surveillance de l'exposition à Avenches dans le cadre des « 100 ans de l'Aviation en Suisse » du samedi 13 au vendredi 19 mars 2010 est assuré par des membres VVM de l'AéCS.
Par jour nous avons besoin de **quatre personnes**. L'ouverture de l'expo commence à 09:00 sans interruption jusqu'à 20:00 heures – donc un total de 28 personnes.

Dans le tableau suivant vous pouvez vous annoncer. Pour le plan d'engagement définitif la date d'arrivée de votre annonce est déterminante.

Délai d'annonce : 20 janvier 2010

Nom / Prénom	Adresse	E-mail	1ère date	2ième date	Ev. période

Envoyer à:

Ueli Aeschlimann
Chemin du Château d'eau 4
1543 Grandcour

ue_aeschlimann@bluewin.ch

populaire » pour la rédaction des :- Avis de tir - discours de jubilé - et articles mortuaires - . Il fût dans notre cas d'aucune utilité.

Conclusion : LA CHANCE, comme je l'ai déjà dit, ON DOIT QUELQUE FOIS EN AVOIR.

Traduit du Bärntütsch par Madame Erica Baccala-Burkhalter
Traduction française libre de votre rédacteur : Jean-Luc Durand

Remarque du Traducteur :

Cette photo d'époque pourrait sans doute représenter sans trop d'in vraisemblance le début de ce fameux vol de 1942 dans la région du Sântis. On voit bien sur ce document que le train d'atterrissage de cet incroyable machine volante a sans doute été conçu « ab initio » pour poser dans les « champs labourés... » . Par contre il est également certain que ça n'arrangeait pas du tout son Cx. (coefficient de pénétration dans l'air comme chacun sait). Et enfin pour conclure la publication de cette nouvelle tragico-comique, je dois avouer avoir été « impressionné » par le mode de P.S.V. utilisé, comme on disait à l'époque

FIN



P. P.
1636 BROCC

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 Kennt-
nis zu bringen ?

Sie haben eine Flieger-Anekdote
zu erzählen ?

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

Tel : +41 22 756 22 01

Fax : +41 22 756 00 35

E-mail jeanluc@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 besoin de vous. Contactez-le
au:

Tél : +41 22 756 22 01

Fax : +41 22 756 00 35

E-mail jeanluc@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