



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° 12 - Décembre 2007 / Dezember 2007

DAS WORT DES PRAESIDENTEN

LE MESSAGE DU PRESIDENT

Liebe Motorflugveteraninnen - und Veteranen,

Für uns war das Jahr 2007 gut ausgefüllt. Wie gewohnt war Euer Vorstand damit beschäftigt, die verschiedenen Aktivitäten zu organisieren, welche unsere Vereinigung beleben.

Es ist jedoch nicht meine Absicht, an dieser Stelle eine Jahresbilanz zu ziehen. Mit diesen Zeilen möchte ich viel mehr ein Thema beleuchten, das mir besonders am Herzen liegt.

Mit ihren 169 Mitgliedern bleibt unsere Vereinigung weiterhin gesichert. Sie erfüllt die Rolle als Verein von erfahrenen Piloten, welche weiterhin Begeisterung für die Fliegerei aufbringen. Auch Sie werden verstehen, was dieser grosse Erfahrungsschatz für unseren fliegerischen Nachwuchs bedeuten kann.

Chers Vétérans,

L'année 2007 a été pour nous une année bien remplie. Comme à l'accoutumée, votre Comité a été actif dans l'organisation des divers évènements qui ont animé notre Association.

Mais mon but n'est pas, ici, de vous en faire le bilan. Je voudrais simplement, en quelques lignes, vous entretenir d'un sujet qui me tient à cœur. Avec ses 169 membres, notre Association reste toujours stable. Elle remplit son rôle d'amicale faite de pilotes expérimentés et toujours enthousiasmés par le vol. Vous comprendrez ce que toute cette richesse représente pour la jeune génération de l'aviation. Alors, aidez votre comité à atteindre les objectifs qui lui permettrait de mieux partager ce savoir-faire. Comme par le passé, je fais appel

Also, unterstützen Sie bitte Ihren Vorstand, damit er seine Ziele erreichen kann, um dieses bestehende Wissen und die Erfahrungen noch besser weitergeben zu können.

Wie in der Vergangenheit appelliere ich an alle, für die Motorflugveteranen des AeCS in Ihrem Bekanntenkreis zu werben, damit wir unsere Mitgliederzahl erhöhen können, um dadurch auch unsere verfügbaren Mittel zu vermehren.

Es ist mir ein Anliegen, 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 im nächsten Jahr !

*Euer Präsident
Jean-Rodolphe Willi*

à toutes et à tous pour faire connaître les Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS afin d'accroître leur effectif et par le fait même dynamiser leurs moyens.

A l'approche des fêtes de fin d'année, je tiens à vous transmettre 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
Votre Président



ÉDITO

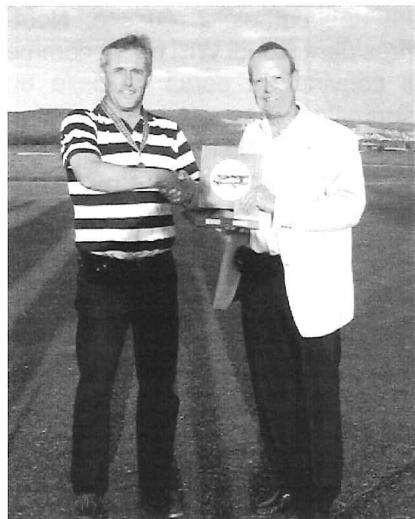
Das Wort des Redaktors.

Liebe Piloten, Kolleginnen und Kollegen.

Die 12. Ausgabe des Bulletins fällt diesmal auf das Jahresende 2007 und wird in einigen Zeilen unsere Aktivitäten beschreiben.

Das Protokol der G.V. vom 16. Juni 07 in Grenchen wird Ihnen anlässlich unseres nächsten Treffens überreicht.

Wie während der G.V. besprochen, übernahm Peter Thut die Aufgabe uns bei der Schweizer Akrobatik Meisterschaft am 1. Sept. 07 in Birrfeld zu vertreten, und übergab in unserem Namen dem Sieger der Kategorie "Sportsman"



Enno Bandixen einen Preis. Der glückliche Sieger war überrascht,

Le mot du rédacteur.

Chers(ères) ami(e)s pilotes du VVM de L'AéCS.

Le N°12 de votre bulletin des VVM coïncide avec la fin cette année 2007 et se propose de résumer les grandes lignes de l'activité de votre association.

La 30^e Assemblée Générale ordinaire du 16 juin 2007, qui tint ses assises à l'aérodrome de Granges, fera l'objet d'un procès verbal que vous recevrez à l'occasion de notre prochaine rencontre.

Lors de l'AG, Peter Thut accepta la tâche de nous représenter au concours suisse d'acrobatie le 1^{er} sept.07 à Birrfeld et remit au vainqueur de la catégorie «Sportsman» le prix offert par notre association. Enno Bandixen fut l'heureux élu, et se déclara très agréablement surpris de cette récompense. Il ignorait jusqu'à notre existence en temps qu'association de pilotes vétérans civils et militaires, et bien entendu, que nous offrions un prix dans la catégorie en question. Enno Bandixen vous remercie tous très chaleureusement. Une photo de cette remise de prix figure en fin de rubrique.

Toujours Peter Thut, s'étant annoncé volontaire pour rendre une visite amicale à notre doyen Christian Streiff – 104 ans - a écrit quelques lignes très émouvantes sur cette rencontre, que vous pourrez



da ihm unsere Vereinigung nicht bekannt war. Er bedankt sich herzlich bei uns allen. Ebenfalls hat Peter Thut unserem Doyen Christian Streiff, 104 Jahre alt, einen Besuch abgestattet. Einige sehr bewegende Zeilen über dieses Treffen finden Sie in diesem Bulletin.

Schliesslich vereinte unser traditioneller «Schulausflug» am 23. Okt. 07 nach Dübendorf in das "Airforce Center" die erfreuliche Teilnehmerzahl von 44 Mitgliedern, Begleitern und Gästen.

Diese Versammlung war dank der hervorragenden Organisation von Peter Thut (sehr aktiv in die-

lire dans ce bulletin.

Enfin, notre « course d'école » traditionnelle a réuni le nombre réjouissant de 44 membres et accompagnateurs(trices) en date du 23 octobre 07 au Musée des forces aériennes suisses de Dübendorf. Cette réunion magistralement organisée par notre ami Peter Thut (décidément très actif et dévoué en cette année 2007) fût une complète réussite. Notre président Roudi Willi ouvrit comme il convient la partie officielle en souhaitant à tous la bienvenue, et plus particulièrement à Mr. Jürg Draeger, Membre du Praesidium des «Alten Adler» qui nous hono-



sem Jahr) ein voller Erfolg. Unser Präsident Rudi Willi eröffnete den offiziellen Teil und hiess alle Willkommen. Speziell begrüsste er



Herrn Prof. Dr. Jürg Draeger, Mitglied des Präsidiums der « Alten Adler », als unsern Ehrengast. Alles war perfekt, Wetter – Empfang durch den Verantwortlichen des Museums, Herrn Kurt Waldmeier. Eine in drei Gruppen (2 Deutsch und 1 Französisch) aufgeteilte Führung folgte dem offiziellen Teil. Unsere Führer waren sehr kompetent und passioniert. In der West-Schweizer Gruppe befand sich der Führer schnell in einer interaktiven Lage da einige unter uns die legendären Maschinen wie – C35 – C36 – D27 – Morane D-3801 usw. geflogen haben und durch Ihre Bemerkungen bald unseren "Conférencier" ersetzen. Zum Beispiel Blaise Perrenoud,



rait de sa visite et était en somme l'hôte d'honneur de cette rencontre.

Tout fût parfait. Météo - Accueil du responsable des lieux: Monsieur Kurt Waldmeier qui nous brossa l'historique de ce musée dont une partie des bâtiments fût, jusqu'à tout récemment, liée au service de vol actif de nos forces aériennes. Une visite guidée, organisée en deux groupes commentés l'un en allemand et l'autre en français par des guides très compétents et passionnés par leur sujet, suivit la partie officielle. Dans le groupe romand, notre guide se retrouva rapidement en position interactive (pour utiliser un mot du langage actuel) avec certains d'entre nous qui, ayant volé ces appareils de légende que furent les C35 – C36 – D27-Morane D3801 etc., y allèrent bientôt de leurs remarques en se substituant (très amicalement d'ailleurs) à notre conférencier. Blaise Perrenoud par exemple, ancien pilote de D3801, nous fit le récit d'un vol en piqué avec son Morane, d'un verbe passionné, assorti d'une gestuelle descriptive si captivante, que l'on s'y serait cru . Une chose est sûre. Son vol

ehemaliger D-3801 Pilot, beschrieb uns einen Sturzflug mit seiner Maschine so lebhaft in Worten und Gebärden, man hätte meinen können, man wäre dabei. Eines ist sicher, sein Flug ist ins Archiv der Technik der Schweizer Lufwaffe eingegangen. Die Besichtigung endete mit einem ausgezeichneten Essen. An der Lebhaftigkeit der Gespräche konnte man bemerken, dass die Piloten (vor allem die Veteranen) aus allen Horizonten "vom Fliegen" passioniert waren und es bleiben werden.

Mit meinen fliegerischen Grüßen und den besten Wünschen für frohe Festtage

Jean-Luc Durand - Redaktor

est resté gravé à jamais dans les archives du service technique de nos forces aériennes (vu l'état des ailes – peinture craquelée «garanti-vernis» 18^e !!!.....)

Enfin, la visite fut suivie d'un excellent repas sur place où l'on remarquait (à la vivacité des échanges verbaux), que les pilotes (surtout vétérans) venant de tous les horizons ont été, sont et resteront des gens passionnés par LE VOL. Avec mes très amicales pensées et bons vœux de fin d'année.

Jean-Luc Durand - Rédacteur



Christian Streiff

4700 Gletscherlandungen auf 77 verschiedenen Gletschern

Gute zwei Monate vor dem ersten Motorflug von Orville und Wilbur Wright kam Christian Streiff zur Welt, am 12. September 1903! Ich habe ihn im Altersheim von Ennenda (Glarus) besucht. Wir plauderten fast zwei Stunden lang über sein faszinierendes (Flieger) Leben.

Bald 104 Jahre alt! Er ist mit Abstand das älteste Mitglied unseres Vereins und für sein hohes Alter erstaunlich fit, körperlich und geistig. Sein Arzt attestiert ihm eine gute Gesundheit und er nimmt kein einziges Medikament! Zum Lesen braucht er eine starke Brille, das Gehör funktioniert nach gelegentlichem „Say again“ einigermassen, das Hirn verarbeitet - mit „lower RPM“ - alles. Er artikuliert langsam und man muss genau hinhören. Es lohnt sich aber! Ich hatte bis heute noch nie die Gelegenheit, mit einem solchen Supersenior zu kommunizieren.

Christian Streiff ist ein waschechter Glarner und arbeitete Zeit seines Lebens hart, zuletzt als erfolgreicher Unternehmer. Nach dem Besuch des Technikums in Reutlingen (D) fuhr er als ausgebildeter Textilingenieur nach Amerika und erlernte dort - zusammen mit schwarzen Arbeitern - das Handwerk als Baumwoll-Spinner und Baumwoll-Weber. Zurück im Glarnerland übernahm er als Teilhaber seine eigene Firma.

Christian Streiff

4700 atterrissages sur 77 glaciers différents.

Deux mois environ avant le premier vol à moteur des frères Orville et Wilbur Wright, naissait Christian Streiff le 12 septembre 1903. Lors de ma visite à sa maison de retraite d'Ennenda (Glaris), j'ai eu le privilège de m'entretenir pendant presque 2 heures avec lui sur sa vie fascinante et atypique de pilote, que je me propose de vous résumer par ces quelques lignes.

A pratiquement 104 ans, Christian Streiff est de loin le doyen des membres du VVM . Il est dans une forme physique et intellectuelle tout à fait étonnante, comme l'atteste d'ailleurs son médecin qui ne lui prescrit aucun médicament.... Il lui faut néanmoins d'assez fortes lunettes uniquement pour lire. Quant à ses facultés auditives, l'ensemble du cerveau tournant à un régime moins élevé qu'auparavant, elles nécessitent une attention soutenue de l'interlocuteur et un nombre assez élevé de « say again ». Cela étant dit, je peux vous assurer que jamais dans mon existence j'avais eu la possibilité de m'entretenir avec un Super Senior aussi remarquable.

Christian Streiff est un vrai glaronnais qui a travaillé dur toute sa vie pour finalement devenir un brillant entrepreneur. Après des études au technicum de Reutlingen (Allemagne), il s'expatria aux US comme ingénieur en machines textiles et se spécialisa là-bas (travaillant en-



Nach dem ersten Weltkrieg rückte er in die RS ein und wurde mit Leib und Seele Kavallerist. Er wäre allzu gerne Offizier geworden, aber die berufliche Ausbildung in den USA ging vor und machte das Einrücken in die Offiziersschule zunicht. Trotzdem leistete er viele Diensttage, auch im zweiten Weltkrieg. Er erzählte mir voller Begeisterung, wie nach dem Krieg General Guisan bei ihm zu Gast gewesen sei; „Monsieur le Général“ hätte dabei eine ganze Flasche Rotwein allein getrunken...

1955, im Alter von 52 Jahren, machte Christian Streiff sein Motorflugbrevet auf einer Piper L-4; als er den 88. Geburtstag feierte, beendete er seine Piloten-Laufbahn. Mit Recht ist Christian Streiff auf seine 4700 Gletscherlandungen auf 77 verschiedenen Gletschern mächtig stolz. Neben dem grossen Einsatz im Beruf fand er immer wieder Zeit seinen geliebten Flugsport auszuüben. Er flog Versorgungsflüge in die hoch gelegenen Hütten, brachte Material für den Bau und bei Reparaturen nach

tre autre avec des ouvriers noirs) dans la filature et le tissage du coton. De retour à Glaris, il créa en partenariat, sa propre entreprise .

Peu de temps après la fin de la première guerre mondiale, Christian Streiff effectua son E.R. dans la cavalerie où il servit avec zèle et conviction. Il aurait volontiers gradé comme officier, mais ses connaissances professionnelles acquises aux US lui firent opter pour la carrière d'entrepreneur dans le civil. Ceci ne l'empêcha pas d'accomplir de très nombreux jours de service jusque et y compris pendant la dernière « Mob ». Il se souvint même d'une anecdote piquante. Lors d'une visite du Général Guisan chez lui à Glaris après la guerre, ce dernier fit façon à lui tout seul d'une bouteille de vin rouge.....

En 1955, à 52 ans Christian Streiff décida de passer son brevet de pilote de vol à moteur. Ce qu'il fit sur un Piper L4 (Comme beaucoup d'entre nous). 33 ans plus tard à l'âge de 88 ans, il décida d'arrêter son activité de vol. Cela représente

oben und flog oft das Personal hin-unter ins Tal zu ihren Familien. Er erzählte mir von spektakulären Einsätzen mit Sprengmaterial. Äusserst bemerkenswert ist die Tatsache, dass er während all der Jahre nur drei Mal zu Fuss ins Tal zurück musste. Seine Schilderungen über das richtige Rekognoszieren und Anfliegen unbekannter Hochgebirgs-Landeplätze sind ein Hochgenuss. Der Gletscher „Piz Palü Süd“ sei für ihn der anspruchsvollste Lande- und Startplatz gewesen.

Mit einem spitzbübischen Schmunzeln berichtete er mir, dass er mit 15 Jahren heimlich das erste Mal ein Auto gesteuert hätte. Er erzählte detailliert, was in der Schweiz Ende Mai 1927 nach dem erfolgreichen Atlantikflug von Charles Lindbergh abging. Es herrschte eine Begeisterung sondergleichen!

Auf die Frage, wo und wann er vom Fliegervirus angesteckt worden sei, wusste er sofort eine Antwort: Oberst William Frei sei mit einem der ersten Exemplare des Düsenjägers DH-100 „Vampire“ so spektakulär tief und schnell über dem Flugplatz Mollis herumgekurvt, da hätte es ihn gepackt. Der Düsenlärm war Musik in seinen Ohren...

Christian Streiff hat zwei Töchter, sechs Enkel und acht Urenkel. Er hat grosse Freude an seiner „Sippe“. Trotzdem fühle er sich oft, allzu oft allein. Alle seine Freunde sind gestorben und die Jungen hätten nicht viel Zeit für ihn.

4700 atterrissages sur 77 glaciers différents, ce dont Christian Streiff est, à juste titre, très fier. Car à côté de son activité très importante de chef d'entreprise, il a toujours trouvé le temps d'exercer son sport favori et fût particulièrement actif dans le ravitaillement de cabanes et chantiers de montagne, montant du matériel et parfois descendant des gardiens ou ouvriers dans la vallée pour qu'il puissent rejoindre leurs familles. Il me narra également quelques missions périlleuses à l'occasion de transport d'explosifs. Il faut dire également qu'il n'avait pas son pareil pour détecter, évaluer et finalement atterrir puis repartir d'endroits où personne ne s'était aventuré auparavant.

L'endroit qu'il considère comme le plus « délicat » sur lequel il a atterri et re-décoller est le Glacier du Piz Palü Sud. Tout aussi remarquable, est le fait qu'il n'ait dû redescendre à pied qu'à trois occasions au court de toutes ces années.

Dans un autre domaine et avec un clin d'œil de « gamin », il m'avoua avoir conduit une voiture à l'âge de 15 ans, pour enfin me raconter en détail les événements de l'année 1927 qui vit la traversée de l'Atlantique par Charles Lindberg et l'enthousiasme sans pareil que l'événement engendra à l'époque.

Enfin à la question : où et quand il avait contracté le virus du vol, il me répondit sans hésiter que cela se produisit après avoir vu le colonel Willy Frei passer en rase-mottes et à pleine vitesse sur l'aérodrome de Mollis aux commandes d'un des

Und zum Schluss noch dies: Eine seiner beiden Schwestern war Rösli Streiff, Ski-Weltmeisterin im Slalom und in der Kombination im Jahre 1932 in Cortina d'Ampezzo!!! Sein Bruder Heinrich zeichnete sich mehrfach als erfolgreicher Concours-Reiter aus.

Christian lässt alle Motorflugveteranen herzlich grüssen!

Peter Thut

PS: Am 5.November 2007 hat Christian Streiff seinen letzten Flug angetreten . Ein grossartiger Fliegerkamerad ist nicht mehr unter uns. Wir halten ihn in Ehren.



premiers Vampire des forces aériennes suisses. Même le vacarme du réacteur sonna comme de la musique à ses oreilles.

Christian Streiff enfin a deux filles, six petit-fils, et 8 arrière petits-fils. Tout en étant fier de son « clan », il se sent parfois un peu seul. Tous ses amis sont décédés. Quant aux jeunes, ils n'ont pas beaucoup de temps à lui consacrer.

Pour conclure, sachez encore qu'une de ses deux sœurs , Rösli Streiff a été championne du monde de ski (slalom et combiné alpin) en 1932 à Cortina d'Ampezzo. Quant à son frère Heinrich, ce fût un cavalier émérite qui se distinguât dans de nombreux concours hippiques .

- Quelle Famille - (note du traducteur).

Voilà, Christian vous salue tous chaleureusement, membres du VVM.

**signé : Peter Thut
traduction libre: Jean-Luc Durand**

PS : Nous venons d'apprendre que notre ami Chritian Streiff a « décollé » pour la dernière fois avec son Super-Cub. Il a définitivement quitté ce monde le 5 novembre 2007 à l'âge de 104 ans et trois semaines. Nous garderons de lui un souvenir lumineux et enrichissant.

Thunersee Der Wasserkurier

Die Fliegerstaffel 2, in welcher ich als Frontpilot diene, ist auf dem Militärflugplatz St.Stephan stationiert. Wir schreiben den 11. August 1944. Es ist frühmorgens um fünf Uhr und der Himmel ist leicht bewölkt. Mein Auftrag : Ein Kurierflug mit einer Bücker-Jungmann, allein an Bord. Eines dieser Flugzeuge ist jeder Fliegerstaffel für Akrobatiktraining und Verbindungsflüge zugeteilt. An diesem Morgen muss ich auf allen Flugplätzen unserer Gruppe landen, mit den andern Staffeln Verbindung aufnehmen, Dokumente übergeben und in Empfang nehmen sowie die Weisungen unseres Kommandanten, Major Thiébaud, welcher in Interlaken stationiert ist, verteilen.

Um 0502 starte ich und lande um 0542 in Saanen, wo ich bei der Fliegerstaffel 1 das Frühstück einnehme. Anschliessend mache ich je eine Zwischenlandung in Zweisimmen und Frutigen, wo die Fliegerstaffel 6 bzw die Fliegerstaffel 4 basiert sind. Von Frutigen fliege ich direkt nach Interlaken, weil die Fliegerstaffeln 3 und 5 für zwei Wochen nach Dübendorf verlegt wurden.

 *Nach der Uebergabe des Kuriers an den Stab unserer Gruppe und*

Lac de Thoune Le courrier à l'eau

Nous sommes le 11 août 1944, à St Stephan, un terrain d'aviation militaire où est basée l'escadrille 2, dont je fais partie en tant que pilote de front. Il est cinq heures du matin et le temps est légèrement couvert. Ma mission : un vol courrier, seul à bord, avec un Bucker Jungmann ; avion attribué à chaque escadrille pour l'entraînement à l'acrobatie et aux liaisons. Ce matin-là, je dois, en reliant les aérodromes des escadrilles du groupe, apporter et recevoir les communications du Major Thiébaud qui est stationné à Interlaken.

A 05:02, je décolle et me pose à 05:42 à Saanen où je vais déjeuner au mess de l'escadrille 1. Je fais ensuite escale à Zweisimmen et Frutigen où sont basées respectivement les escadrilles 6 et 4. De là, je me rends directement à Interlaken. Les escadrilles 3 et 5 étant engagées pour deux semaines à Dübendorf.

Le courrier est déposé à l'E.M. Après un agréable passage au mess pour le lunch, prêt au vol. A 14:32, nouveau décollage pour St Stephan. La météo est parfaite et je me retrouve rapidement à deux cents mètres au-dessus du lac de Thoune, en direction de Spiez. Plusieurs voiliers évoluent en dessous, par petits airs. Je descends



einem angenehmen Aufenthalt in der Messe mit Mittagessen, werde ich wieder zum Flugplatz gefahren, wo ich meinen aufgetankten und flugbereiten Bücker übernehme. Um 1432 erneuter Start zum Rückflug nach St. Stephan. Das Wetter ist perfekt und ich befinde mich rasch auf 200 m über dem Thunersee mit Flugrichtung Spiez. Unter mir bewegen sich mehrere Segelschiffe bei schwachem Wind. Ich sinke auf niedrige Flughöhe ab, um diese zu begrüssen. Geblendet durch die Sonne habe ich Mühe, die Segler klar zu erkennen. Deshalb entschliesse ich mich, meine Sonnenbrille, welche unter die Fliegerbrille geschoben werden muss, aufzusetzen.

Auf etwa fünfzig Meter über dem Wasser habe ich mein Flugzeug

assez bas pour leur dire bonjour. Ebloui par le soleil, j'ai de la peine à les distinguer. Je décide alors de mettre mes lunettes solaires qui se placent en dessous des lunettes de vol.

Avion stabilisé à environ cinquante mètres, à deux mains, j'accroche les branches sur les oreilles en passant sous la paire supérieure et en écartant un peu les bords de mon casque de toile. J'ai soudain l'impression que l'avion descend. Un regard vers l'avant et, horreur, en piqué, j'ai l'impression que le lac se rue vers moi à toute vitesse ! Du coup je remets pleins gaz et tire à fond sur le manche. Le Bücker se cabre, mais le lac s'approche toujours ! Une fraction de seconde et j'entends un sinistre « bang » accompagné d'une très forte se-

stabilisiert. Mit beiden Händen ziehe ich die Ränder meiner Fliegerhaube etwas nach aussen, befestige die Bügel an den Ohren und schiebe die Sonnen- unter die Fliegerbrille. Plötzlich sagt mir mein Gefühl, dass mein Flugzeug sinkt. Ein Blick nach vorne,... Entsetzen ! In steilem Sinkflug kommt der See sehr rasch auf mich zu. Ich gebe sofort Vollgas und ziehe den Steuerknüppel nach hinten. Obwohl die Nase meines Bückers nun nach oben zeigt, kommt der Seespiegel immer näher. Einen Bruchteil einer Sekunde später vernehme ich einen unheimlichen « Bang », begleitet durch einen sehr starken Ruck. Dann...nichts mehr. Nur das Brummen des Motors, welcher mich gegen den blauen Himmel zieht. Schnell drehe ich den Kopf nach hinten und sehe grosse konzentrische Kreise auf dem Wasser, welche sich dort wo ich meinen « Touch and go » gemacht habe, immer weiter ausdehnen.

Ich versuche mich zu beruhigen. Wohlweislich fliege ich weg von den Segelschiffen und gewinne raschmöglicht an Höhe. Es geht darum, einem allenfalls neugierigen Feldstecher eines durch meine Demonstration überraschten Obersten zu entkommen. Ich erreiche das Ufer und fliege – wahrlich nicht gerade stolz – via Simmental direkt Richtung St. Stephan, über-

cousse. Et... plus rien. Seul le ronron du moteur qui me tire vers le ciel bleu. Vivement, je me retourne et vois comme à la suite d'un ricochet, des cercles concentriques géants qui vont en s'agrandissant encore, là où j'ai fait mon « touch and go ». J'essaie de me calmer. Tout en m'éloignant prudemment des bateaux, je prends le plus rapidement possible de la hauteur. Il s'agit d'éviter les éventuelles jumelles, curieuses, d'un colonel surpris de ma démonstration. Je rejoins la rive et via le Simmental, pique vers St Stephan, vraiment pas fier.

Je survole Zweisimmen où quelques « Me 109 » de l'escadrille 6 sont alignés et vais me poser « piano piano » à St Stephan en priant pour que personne n'ait signalé mon amerrissage involontaire sur le lac de Thoune. Je vais parquer mon avion à la voûte. Durant le roulage, je passe devant le « pavillon de start » où quelques pilotes sont assis au soleil. J'ai l'impression qu'ils me regardent arriver avec curiosité. A mon emplacement, je saute précipitamment à terre pour constater avec consternation qu'un paquet de matière organique, verdâtre et allongée, d'une longueur de 50 cm environ, est accroché à ma roulette de queue. Ce sont de belles algues plates comme on en trouve parfois à la surface des lacs. Je comprends

fliege den Flugplatz Zweisimmen, wo einige « Me-109 » der Fliegerstaffel 6 in Reihe abgestellt sind und lande « piano, piano » auf meinem Heimatflugplatz. Dies in der Hoffnung, dass niemand inzwischen meine unfreiwillige Wasserung auf dem Thunersee gemeldet hat.

Auf dem Weg zum Abstellplatz bei einem Unterstand rolle ich am « Start-Pavillon » vorbei wo einige Piloten an der Sonne sitzen. Ich habe den Eindruck, dass diese meine Ankunft neugierig beobachten. An meinen Standplatz angekommen, springe ich hastig aus dem Bücker und stelle mit Bestürzung fest, dass sich am Heckrad ein Bündel aus grünlicher organischer Substanz, etwa 50 cm lang, verfangen hat. Es sind schöne grüne Algen, wie man sie oft an der Oberfläche auf Seen vorfindet. Nun begreife ich, warum sich meine Kameraden so für mein « Gespann » beim Vorbeirollen interessierten. Rasch und diskret reisse ich dieses Algenbündel vom Heckrad weg und versorge es in meiner Pilotentasche.

maintenant l'intérêt porté par mes camarades à mon attelage.

Discrètement mais avec promptitude, j'arrache cette gerbe de son support et la fiche dans mon sac de vol. Et maintenant, il s'agit d'affronter mes camarades. Popol, le plus exubérant d'entre eux, ne me loupe pas : « Hé, Dubled, t'as été faucher l'herbe ? » « Alors t'as pas vu que j'ai roulé sur un tas de foin à l'atterro sur la piste en gazon. Le paysan aurait pu râtelier. » C'est ce que je me surprends à lui répondre, sans sourciller. Et ça passe ! Je suis soulagé.

Dans ma chambre, au cantonnement, j'ai gardé la plus belle de ces algues et l'ai mis à sécher. C'est une trace, un souvenir que j'ai gardé de cet incident qui aurait pu fort mal se terminer. Elle m'a servi, également, à tirer les conséquences de ces négligences à chaque occasion et m'a aidé à considérer la sécurité, chaque fois qu'une idée saugrenue m'est passée dans la tête.

Henri Debonneville, alias Dubled, ainsi surnommé car portant un nom trop long pour ses camarades de l'escadrille 2.

Heuhaufen gerollt bin ? Der Bauer hätte auch gründlicher rechen können. » Dies ist, was ich zu meiner eigenen Ueberraschung, ohne mit der Wimper zu zucken, ihm zur Antwort gebe. Das sitzt ! Kein weiterer Kommentar. Ich bin erleichtert.

In meinem Zimmer habe ich die Schönste dieser Algen ausgesucht und trocknen lassen. Diese ist für mich ein Hinweis, aber auch ein Andenken an diesen Vorfall, - welcher viel schlimmer hätte ausgehen können, - die ich aufbewahrt habe. Sie hat mir auch gedient, die Konsequenzen aus solchen Nachlässigkeiten zu ziehen und auch geholfen, jedesmal Sicherheitsüberlegungen anzustellen, wenn ich ausgefallene Ideen im Kopf hatte.



*Henri Debonneville
alias Dubled*

Weil sein Name zu lang ist, wurde er in der Fliegerstaffel 2 eben «Dubled» genannt.

Uebersetzung : Alfred Ramseyer

P. P.
1636 BROC

Zutreffenden durchkreuzen - Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il caso					
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A déménagé: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di spedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Decedutto	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 Kenntnis 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

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'activité de notre association ?

Vous désirez faire connaître la pratique d'un hobby ?

Vous avez une anecdote sur l'aviation 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 vétérans du vol à moteur de l'AéCS.

Rédacteur :

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