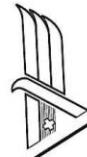




Motorflug-Veteranen des AeCS  
Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS  
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS  
Veterans Aviatika a Motor de AeCS



# FlightVTR

Periodisches Informationsblatt  
Bulletin d'information périodique  
N° 14 - Dezember 2008 / Décembre 2008

## DAS WORT DES PRAESIDENTEN

Liebe Motorflug-Veteraninnen und Veteranen,

Es sind etwas mehr als sechs Monate vergangen, seit ich an der Generalversammlung 2008 in Locarno zum Nachfolger des leider verstorbenen Jean-Rodolphe Willi, zu Ihrem Präsidenten gewählt wurde. Seither haben wir bereits den sehr gut besuchten Herbstausflug nach Stans, zu den PILATUS-Flugzeugwerken durchgeführt und der erneuerte Vorstand hat sich an zwei Sitzungen mit den laufenden Geschäften, den kommenden Aktivitäten sowie den Terminen für das nächste Jahr befasst.

Wie Sie alle wissen, waren die letzten rund zehn Jahre aus verschiedenen, zum Teil kumulierenden Gründen, für die Luftfahrt turbulent und schwierig. Es waren und sind weiter grosse Anstrengungen aller an der Aviatik interessierten Organisationen notwendig, um gegen den Wind zu kämpfen, Erreichtes zu bewahren und auch Neuerungen sowie Verbesserungen zu realisieren.

Auch wir als „Motorflug-Veteranen des AeCS“ können hier aktiv mithelfen, die uns so am Herzen liegenden Interessen der nationalen Luftfahrt zu unterstützen. Gemeinsam sind wir stark! Je grösser unser Mitgliederbestand, desto wichtiger sind unsere Worte und verfügbaren Mittel.

Wir haben uns im Vorstand zum Ziel gesetzt, die Zahl unserer Mitglieder wesentlich zu erhöhen. Verschiedene Aktionen sind bereits eingeleitet, um unsere Vereinigung bei den Piloten besser bekannt zu machen.

Mit Ihrer Mithilfe werden wir unser Ziel erreichen. In Ihrem Freundes- und Bekanntenkreis gibt es mit Sicherheit aktive oder ehemalige Motorflug-Piloten, welche zum Beitritt motiviert werden können.

Im Jahr 2010 darf unser Land „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ feiern. Von März bis Oktober sind auf alle Regionen verteilt Gedenkfeiern, Flugmeetings, Meisterschaften und Sonderanlässe überall dort geplant, wo vor hundert Jahren fliegerische Pionierarbeit geleistet wurde. Eine Projektorganisation des AeCS wird alle diese regionalen Feierlichkeiten führen und koordinieren. Die Stiftung „Pro Aero“ unterstützt diese Gedenkanlässe mit einem namhaften Betrag. Die „Motorflug-Veteranen des AeCS“ sind ebenfalls aufgerufen, voraussichtlich im Raum Avenches-Payerne (Failloubaz/Grandjean), an der Organisation eines Gedenkanlasses mitzuwirken. Auch hier eine Möglichkeit, Oeffentlichkeitsarbeit für unsere Anliegen zu leisten.

Vorerst wollen wir jedoch das Jahr 2008 beenden und trotz verursachter Finanzkrise voller Zuversicht ins neue Jahr 2009 blicken.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen schon jetzt frohe und geruhsame Festtage und für das neue Jahr Glück, Gesundheit und Erfolg sowie für die noch aktiven Piloten «happy landings».

Ich freue mich, möglichst viele unter Ihnen bei einem nächsten Anlass persönlich begrüssen zu dürfen.

Euer Präsident: Alfred Ramseyer

#### **LE MOT DU PRESIDENT**

***Chers amis et amies pilotes Vétérans,***

*Il y a environ six mois à Locarno-Magadino, lors de notre Assemblée générale 2008, vous m'avez élu Président de notre association. Je reprenais ainsi la barre qu'avait laissée notre très regretté Jean-Rodolphe WILLI.*

*Depuis cette date, la tâche du nouveau comité s'est résumée à l'organisation de notre sortie d'automne à la fabrique d'avions Pilatus aircraft ltd. Stans qui fût une réussite totale, ainsi que deux séances de travail au cours desquelles les affaires courantes furent traitées et les principales dates et rendez-vous de travail de l'année 2009 arrêtées.*

*Vous n'êtes pas sans savoir qu'au cours des dix dernières années, l'aviation en général a traversé des zones de fortes turbulences. D'énormes contraintes*

*la menacent et il est essentiel que toutes les instances, dont dépend notre aviation nationale, soient soutenues vigoureusement en nageant (s'il le faut) à contre courant, en proposant de nouvelles solutions et des améliorations. Nous également, VVM AéCS, pouvons et devons participer à l'effort général pour supporter notre aviation suisse dans toute sa variété. Ensemble nous sommes forts. Plus nous serons de membres et plus percutante sera notre influence !*

*Votre comité s'est fixé comme but d'augmenter d'une manière significative le nombre de membres des VVM. Pour cela, nous allons entreprendre actions et démarches pour nous faire mieux connaître dans le monde des pilotes actifs. Vous pouvez nous aider grandement en contactant : connaissances, ami(e)s et collègues pilotes ancien(ne)s ou actuel(le)s, et en les encourageant à se joindre à nous.*

*En 2010, nous allons fêter « Les cent ans de l'aviation suisse ». De mars à octobre, journées du souvenir, célébrations, championnats divers, et commémorations se dérouleront partout où nos pionniers s'illustrèrent jadis. Un comité ad-hoc de l'AéCS organisera et assurera la coordination de ces événements. La fondation Pro-Aero, quant à elle, soutient ces manifestations par une participation financière importante. Nous VVM avons été sollicités pour couvrir les événements dans la région d'Avenches et Payerne (en mémoires de Failloubaz et Grandjean). Voilà par exemple une excellente possibilité de nous présenter en public.*

*Enfin et avant tout,achevons cette année 2008, très chahutée par la crise financière, pour porter nos regards avec confiance vers 2009.*

*Pour terminer, je vous souhaite, à toutes et à tous, ainsi qu'à vos proches, de paisibles fêtes de fin d'année et que 2009 vous apporte joie, santé, et succès ; et à ceux qui volent encore et toujours : « Happy landings ».*

*Votre président : Alfred Ramseyer.*

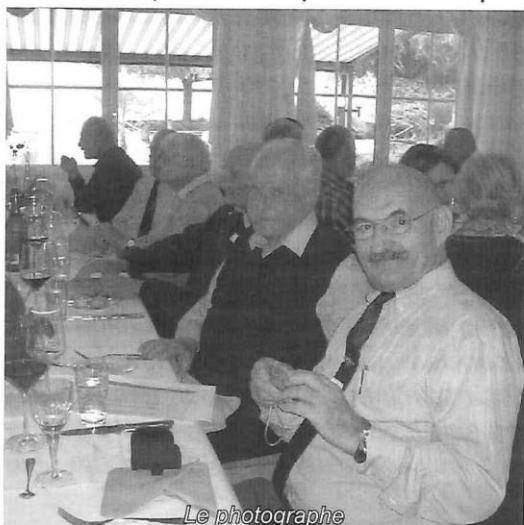


## ÉDITO

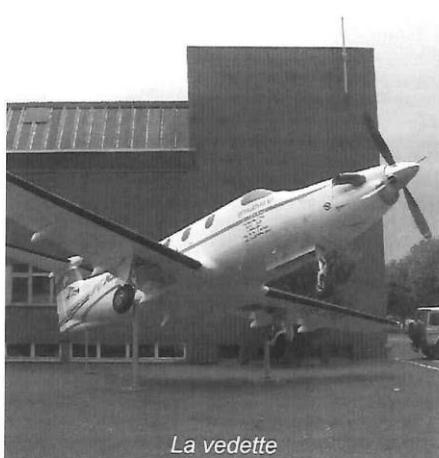
**Le mot du rédacteur.**

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

*Il est coutume de résumer en quelques lignes l'activité annuelle de notre association dans le bulletin de fin d'année. Je dois malheureusement commencer ce message en rappelant que, contre toute attente, notre Président Jean-Rodolphe Willi nous quittait pour toujours le 23 avril 2008. Un article « In memoriam » publié par notre ami Peter Thut dans l'Aéro-Revue sera reproduit in extenso dans le présent bulletin pour ceux qui n'auraient pas eu la possibilité de le lire dans le mensuel de l'AéCS. C'est donc dans une atmosphère un peu triste mais très chaleureuse, que notre assemblée générale statutaire s'est ouverte à Locarno-Magadino le 28 mai 2008. Il fallait élire un nouveau Président, ce fut fait en la personne d'Alfred RAMSEIER élu à l'unanimité par l'assemblée générale. Je rappelle que Ramy, ancien chef d'état-major des forces aériennes et Brigadier de son état était déjà très actif dans le comité de notre association*



*Le photographe*



*La vedette*

*depuis de nombreuses années. Je me fais, sans aucun doute, l'interprète de chacun d'entre vous en le remerciant d'avoir accepté l'intérim de la charge au pied levé, oserai-je dire en endossant, peu avant la date de notre A.G., les tâches de notre regretté Jean-Rodolphe. Un P.V. détaillé de l'A.G., où il convient également de saluer l'élection au comité d'un nouveau membre en la personne d'Armando Baccalà, sera publié dans notre prochain bulletin.*



La remise des prix

*Moins protocolaire mais ayant rencontré un très grand succès, notre course d'école d'automne du 25 septembre à Stans dans les locaux de Pilatus Aircraft Ltd fut un succès total. Nous étions en effet plus de soixante participants (dont plusieurs pour la première fois) à s'être déplacés au cœur mythique de notre confédération. Marcel Gaille, factotum de cette manifestation et collaborateur occasionnel chez Pilatus Aircraft, avait organisé avec maestria cet événement.*

*Nous fûmes tous touchés par le sentiment général d'appartenance identitaire à l'entreprise qui se dégageait de tous les collaborateurs que nous avons rencontrés. Du directeur au soudeur en passant par les chargés de communication, on sentait que c'était leur (boîte). D'ailleurs, avec malice, il nous fût rappelé que, lors de la première présentation du fameux PC 12, un « spécialiste incontesté » de l'aviation suisse déclara avec assurance que si Pilatus vendait une trentaine de ces avions ce serait déjà beaucoup... 17 ans plus tard, ce sont plus de 600 PC 12 qui sont sortis de la chaîne de production de Stans... Comme quoi... etc. etc. etc.*

*Enfin, après avoir admiré la superbe réalisation architecturale essentiellement faite de bois collé que représentait la nouvelle halle de montage de l'usine , nous nous retrouvâmes autour d'un excellent déjeuné au bord du lac des quatre-cantons à Stanstaad, où notre nouveau Président, ravi du succès de cette journée, prit congé de tout le monde.*

*Il me reste encore à vous informer que lors du concours suisse d'acrobatie qui eut lieu à Porrentruy le 27 août, notre vice-président Gilbert Noël remit à Stephan Ulrich, vainqueur de la catégorie Sportsmen, le prix offert par les VVM. Stephan Ulrich - 45 ans - carrossier et mécanicien sur auto (maîtrise fédérale), propriétaire d'un P2 qu'il a complètement restauré de ses mains, s'est déclaré enchanté d'avoir reçu le prix décerné par les VVM.*

*Voilà mes amis(ies) les grandes lignes de l'année 2008. En vous souhaitant une agréable lecture de ce bulletin je vous envoie à toutes et à tous, mes meilleurs vœux de fin d'année.*

Jean-Luc Durand

## ÉDITO

### Das Wort des Redaktors.

### Liebe Piloten, Kolleginnen und Kollegen.

Liebe Piloten-Freunde und –Freundinnen der Vereinigung der Motorflug-Veteranen des AeCS.

Es gehört zur Tradition, in unserem Bulletin einen kurzen Rückblick über die Aktivitäten unserer Vereinigung im zu Ende gehenden Jahr 2008 zu veröffentlichen.

Der Bericht beginnt leider mit der traurigen Nachricht über den unerwarteten Hinschied unseres Präsidenten, Jean-Rodolphe Willi, am 23. April 2008. Unser Freund, Peter Thut, hat zum Hinschied von «Rudy» einen Artikel «In Memoriam» in der Aero-Revue veröffentlicht. Für alle, die nicht die Gelegenheit hatten, den Artikel in der monatlichen Ausgabe der Aero-Revue zu lesen, wird er in diesem Bulletin nochmals wiedergegeben.

Anlässlich unserer Generalversammlung in Magadino am 28. Mai 2008, herrschte den Umständen entsprechend eine etwas bedrückte, jedoch sehr freundschaftliche Stimmung. Es galt einen neuen Präsidenten zu ernennen. Die Generalversammlung wählte in der Folge Alfred RAMSEIER einstimmig zum neuen Präsidenten.

Ich erinnere daran, dass «Ramy», früherer Luftwaffen-Instruktor und Brigadier, schon seit einigen Jahren sehr aktiv im Vorstand unserer Vereinigung tätig war. Ich danke ihm, im Namen unserer Mitglieder, für seine Bereitschaft dieses Amt zu übernehmen. Insbesondere danke ich ihm auch für die interimistische Übernahme der verschiedenen Präsidenten-Aufgaben unseres verstorbenen Jean-Rodolphe kurz vor unserer Generalversammlung.

Im ausführlichen Protokoll der Generalversammlung, welches im nächsten Bulletin publiziert wird, können Sie zudem von der Ernennung von Armando Baccalà als neues Vorstandmitglied Kenntnis nehmen.

Weniger protokollarisch, jedoch als ein voller Erfolg fand unser Herbstausflug am 25. September zu den Pilatus-Werken in Stans statt. Mehr als sechzig Personen (wovon einige zum ersten Mal) haben an unserem Ausflug ins Herz der Eidgenossenschaft teilgenommen.



Der Organisator

Unser Mitglied Marcel Gaille, Organisator dieser Veranstaltung und gelegentlicher Mitarbeiter bei Pilatus Aircraft, hat unseren Ausflug vorbildlich gestaltet. Die starke Verbundenheit der Mitarbeitenden zu ihrem Unternehmen kam überall zum Ausdruck und hat uns alle sehr beeindruckt. Aus den Gesprächen mit dem Direktor bis zum Schweisser konnte man entnehmen, dass Pilatus Aircraft „ihr“ Unternehmen ist.

Dabei wurden wir u.a. schmunzelnd an die Aussage eines „unbestrittenen Spezialisten“ der schweizerischen Luftfahrt erinnert, welcher anlässlich der ersten Präsentation des berühmten PC-12 mit voller Überzeugung erklärte, dass es bereits ein Erfolg wäre, wenn Pilatus dreissig dieser Flugzeuge verkaufen könnte. 17 Jahre später sind bereits mehr als 600 PC-12 in Stans produziert worden. Wie auch immer.... der Erfolgskurs steigt weiter an...



Die Montage-Halle



Der Extra 230

Nachdem wir auch noch Gelegenheit hatten, das architektonisch gelungene Bauwerk der neuen Endmontagehalle, welche vorwiegend aus verleimtem Holz konstruiert wurde, zu bewundern, begaben wir uns nach Stansstad am Vierwaldstättersee, wo ein ausgezeichnetes Mittagessen auf uns wartete. Begeistert vom Erfolg des Ausfluges, verabschiedete sich unser neuer Präsident im Verlauf des Nachmittags von allen Teilnehmenden.

Zum Abschluss verbleibt mir noch folgende, erfreuliche Mitteilung: anlässlich der Schweizerischen Akrobatik Meisterschaft, welche am 27. August in Pruntrut durchgeführt wurde, durfte unser Vize-Präsident, Gilbert Noël, dem Sieger in der Kategorie Sportsmen den vom VVM offerierten Preis überreichen. Der 45 jährige Stephan Ulrich, Autospengler- und Mechaniker (Eidg. Meisterausweis), Besitzer eines P2, welcher von ihm komplett restauriert wurde, zeigte sich über den vom VVM gespendeten Preis sehr erfreut.

Das wäre, liebe Piloten-Freunde und -Freundinnen Motorflugveteranen, ein kurzer Rückblick über unsere Aktivitäten 2008.

Zum Jahreswechsel wünsche ich allen Mitgliedern und ihren Familienangehörigen alles Gute.

Jean-Luc Durand  
Übersetzung : Erika Baccalà

# **SCHLUSSBERICHT DER FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMISSION über den Unfall des Flugapparates SX-1 JK, Konstruktion Daidalos**

Pilot: Ikarus  
im Lande der Hellenen, Raum Samos  
(Genaues Datum nicht bekannt)



## **1. Vorgeschichte:**

Daidalos der Kunstreiche - Vater von Ikarus, der weit über die Grenzen Athens hinaus grosses Ansehen als Bildhauer und Baumeister genoss, liess sich aus krankhafter Furcht, sein Stern könnte sinken, zu einem Mord an seinem hochbegabten und erfindungsreichen Neffen hinreissen.

Der Vollstreckung des gegen ihn gefällten Todesurteils vermochte er sich nur durch verwegene Flucht auf die Insel Kreta zu entziehen, deren König Minos ihm Asyl gewährte.

Trotz angenehmen und schöpferischem Leben und der Gunst des Königs Minos war Daidalos nicht glücklich. Mehr und mehr fühlte er sich als Gefangener. Sein schöpferischer Geist sann nach Möglichkeiten der Flucht.

Heimlich begann er nun Vogelfedern zu sammeln und für seinen Sohn Ikarus Flügel zu bauen deren Vorbild das Flügelkleid der Vögel war.

Nach vorsichtigen Flugversuchen traten Vater und Sohn die Flucht an. Kurz nach 0900 Uhr<sup>(\*)</sup>(überlieferte Zeugenaussage) hob Daidalos und kurz darauf sein Sohn Ikarus von der Insel Kreta ab. Ihr Ziel ist und bleibt unbekannt, da kein Flugplan aufgefunden werden konnte, was unter den gegebenen Um-

ständen begreiflich ist, da es sich um eine Flucht handelte. Der Start erfolgte normal. Trotz Ermahnungen des Fluglehrers (Daidalos) schwang sich der noch unerfahrene Ikarus immer höher und höher bis sich sein Flugapparat auflöste und der Pilot steuerlos ins Mittelmeer, unweit der Insel Samos, stürzte.

## 2. Untersuchung:

Die Voruntersuchung wurde durchgeführt von Prof. Dr. Hybris. Spezialgutachten wurden eingeholt bei:

- Wissenschaftlicher Dienst Knossos
- Materialprüfungsanstalt Hagia
- Vogelwarte Lesbo
- Psychologisches Institut Herakleion

## 3. Elemente:

<b>A. Beteiligte:</b>	<b>Ikarus</b> , Sohn von Daidalos. Geburtsjahr unbekannt. Letzter Aufenthaltsort: Insel Kreta. Fliegerische Erfahrung gering (Keine Aufzeichnung)
	<b>Daidalos</b> (auch Dädalos genannt) Vater von Ikarus. Künstler, Erschaffer des Minotaurus Labyrinths Geburtsjahr unbekannt. Letzter Aufenthaltsort: Insel Kreta. Fliegerische Erfahrung gut. (Keine Aufzeichnung)

*Da sich der Unfall nach einem Patrouillenstart ereignete, sind beide Beteiligten aufgeführt. Es ist aber unwahrscheinlich, dass rein fliegerisch ein Kausalzusammenhang besteht.*

<b>B. Flugapparat:</b>	<b>SX - 1 JK</b> (JK lässt mit grösster Wahrscheinlichkeit auf den Namen des Piloten Ikarus schliessen) Eigentümer: Daidalos - Ikarus GMBH Kreta Halter: Ikarus Verkehrsbewilligung: keine Angaben. Hersteller: Daidalos und Sohn Ikarus. Werksnummer 2 Antrieb: Muskelkraft.
------------------------	---

**Kurzbeschreibung:** Der von Daidalos und Sohn Ikarus hergestellte Flugapparat bestand aus Vogelfedern und Wachs und war konzipiert für Kurz- und Mittelstrecken. Die mit Muskelkraft angetriebenen Flügel mussten je nach gewünschter Höhe und Geschwindigkeit schneller oder langsamer betätigt werden.

**C. Flugapparat:** SX -1 DA (DA lässt mit grösster Wahrscheinlichkeit auf den Namen des Piloten Daidalos schliessen)  
Halter: Daidalos  
Werknummer 1

Die übrigen Angaben inklusiv der Kurzbeschreibung sind identisch mit dem Flugapparat SX - 1 JK.

**D. Funkausrüstungen:**

Funkausrüstungen waren auf beiden Flugapparaten keine vorhanden. Die Verständigung zwischen den beiden Piloten Daidalos und Ikarus erfolgte während allen Phasen mittels Stimmorgan (Zuruf).

**E. Flugüberwachungsinstrumente:**

Die zu jener Zeit durchgeföhrten Flüge wurden vorwiegend mit den Augen des Piloten überwacht. An Hand der Zugluft konnte die Geschwindigkeit festgestellt werden. Nebst diesen beiden Hilfsmitteln wurde auch das Gefühl in der unteren Gegend des Steissbeines in Anspruch genommen.

**4. Gelände:**

Der Start erfolgte auf der Insel Kreta. Die schmale, 260 km in West/Ost-Richtung sich erstreckende Insel, gehört zum grossen Inselbogen, der den Peloponnes mit dem südlichen Kleinasien verbindet. Sie ist sehr gebirgig. Höchster Punkt Psiloritis 2300 M.

Der Unfall selbst ereignete sich über dem Mittelmeer, unweit von Samos. Samos, eine Insel mit einem Ausmass von 468 km<sup>2</sup>, liegt vor der kleinasiatischen Küste, südlich von Izmir, dem früheren Smyrna.

**5. Wetter:**

Da sich zu jener Zeit noch keine aeronautischen oder anderweitige Institute mit dem Wetter befassten und daher auch keine Aufzeichnungen gefunden

werden konnten, sind wir gänzlich auf die Ueberlieferungen der Zeugenaussagen angewiesen. All diese Angaben lassen darauf schliessen, dass am Unfalltag über dem ganzen Mittelmeer inklusiv Kleinasien schönes Wetter geherrscht hat. Das Vorhaben (Flucht) der beiden Piloten berechtigt zu der Annahme, dass diese Hypothese mit grösster Wahrscheinlichkeit als sicher angenommen werden kann.

Da sich der Unfall im Heumonat zugetragen hat, kann man auch annehmen, dass die Höhenwinde nicht allzu stark waren. Zudem hat der Wind keinen direkten Einfluss auf das Unfallgeschehen, mit Ausnahme des zurückgelegten Flugweges.

#### **6. Spezialgutachten:**

Bericht des Wissenschaftlichen Dienstes Knossos: Die vom Such- und Rettungsdienst Samos aufgefundenen 11 Federn wurden unverzüglich dem wissenschaftlichen Dienst Knossos zugestellt.

Die Untersuchung der uns zugestellten 11 Federn hat ergeben, dass diese durch den Aufschlag auf die Wasseroberfläche wohl gebrochen, durch das Salzwasser leicht aufgelöst, anderweitig aber durch keine äusseren Einflüsse verletzt oder beschädigt wurden.

Stellungnahme der Untersuchungskommission zum Bericht des wissenschaftlichen Dienstes Knossos: Da nur 11 Federn gefunden und untersucht werden konnten, ist nicht ganz auszuschliessen, dass äussere, gewaltsame Einflüsse den Absturz verursacht haben. Gestützt auf die damaligen Schussdistanzen und die nachfolgenden Gutachten kann jedoch diese Hypothese ausgeschlossen werden.

#### **Bericht der Materialprüfungsanstalt Hagia.**

Die spurenkundlichen Ermittlungen der uns zugekommenen 11 Federn haben ergeben, dass sich an 7 der 11 Federn der aufgetragene Wachs gelöst und sich entgegengesetzt der Flugrichtung nach hinten bewegt hat. Dieses sich Auflösen hatte zur Folge, dass sich die Federn verschieben und sich zum Teil vom Flugapparat lösen konnten. Versuche im Windkanal haben gezeigt, dass beim erwähnten Vorgang das aerodynamische Gleichgewicht gestört wurde und unter diesen Bedingungen der Auftrieb auch mit erhöhtem Flügelschlag nicht mehr bewerkstelligt werden konnte.

Die Wärmequelle die das Auflösen des Wachses auslöste, konnte nicht eruiert werden. Es ist aber mit grösster Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass es sich dabei um die Sonne handelte.

## **Bericht der Vogelwarte Lesbos.**

Die von uns untersuchten 11 Federn führten zu folgendem Ergebnis:

- A. Die aufgefundenen Federn stammen von folgenden Vögeln:  
2 Federn des Wänderalbatros(Diomedea exulans)  
3 Federn der grossen Raubmöve (stercorarius skua)  
3 Federn des Basstölpels (Sula bassana)  
3 Federn des Graureihers (Ardes herodias)

- B. Angaben zu den obgenannten Vogelarten:

Wänderalbatros	Flügelspannweite 3 bis 4 Meter grösster und auffälligster Meeresvogel
Raubmöve	Flügelspannweite ca. 1.35 Meter
Dasstölpel	Flügelspannweite ca. 1.80 Meter
Graureiher	Flügelspannweite ca. 2.30 Meter (Watvogel)

- C. Zu erwähnen ist noch, dass 3 Federn, nämlich 2 des Wänderalbatros und 3 des Graureihers männlicher Abstammung und die restlichen 6 Federn weiblicher Abstammung sind.

## **Bericht des psychologischen Institutes Herakleion.**

Da eine medizinisch-psychologische Untersuchung weder bei Daidalos noch bei Ikarus durchgeführt werden konnte, sind wir auf die überlieferten Angaben angewiesen. Das nachfolgende Gutachten kann aber trotzdem als folgerichtig und beweiskräftig angesehen werden, wobei es sich nur auf die Beurteilung von Daidalos als Fluglehrer beschränkt.

Da über Ikarus, ausser seinem Flugverhalten keine Angaben vorhanden sind, beschränken wir uns in der Beurteilung auf den Hinweis, dass Ikarus der Sohn von Daidalos war, was sicher zu gewissen Zweifeln an seinem Charakter berechtigt.

Daidalos, als angesehener Künstler, Bildhauer und Baumeister muss in unserem Fall als Fluglehrer von Ikarus angesehen werden. Nachdem Daidalos aus ganz verwerflichen Motiven (Furcht vor Ehrverlust, Furcht vor Prestigeverlust) nicht zurückschreckte, seinen eigenen Neffen kaltblütig zu ermorden, kommen wir zum Schluss, dass Daidalos nicht als Fluglehrer hätte eingesetzt werden dürfen. Ob das Unfallgeschehen eine direkte oder indirekte Folge des Einflusses von Daidalos auf Ikarus war, ist schwer fest-

zustellen. Ein Kausalzusammenhang muss aber auf alle Fälle angenommen werden.

### **7. Flugverlauf:**

Einige Minuten nach 09.00 Uhr starteten Daidalos mit SX-1DA und praktisch zur selben Zeit Ikarus mit SX-1JK von der Insel Kreta zu einem Flug, der sie in die Freiheit bringen sollte. Der geplante und vorbereitete Flug führte vorwiegend über offene See. Der Start und der Steigflug verliefen anfänglich routinemässig. Darauf missachtete der Luftfahrzeugführer des SX-1JK Ikarus die angewiesene Reiseflughöhe, welche vom Fluglehrer unter Berücksichtigung des Terrains und der Sonneneinstrahlung gewählt wurde. Vermutlich hingerissen von den Schönheiten des Fluges über dem strahlenden Meer einerseits und anderseits verbendet vom vermeintlichen Erfolg, setzte Ikarus seinen Steigflug fort. Ob Daidalos seinen Sohn Ikarus durch Zurufe gewarnt und auf die gefährliche Situation aufmerksam gemacht hat, ist nicht mehr festzustellen.

Der in seinem Uebermut immer höher steigende Ikarus war der Sonneninstrahlung immer intensiver ausgesetzt. Der sich nun au lösende Wachs hielt der Beanspruchung nicht mehr stand und die Federn lösten sich aus der Halterung. Der Flugapparat SX-1JK wurde steuerlos, der Luftfahrzeugführer Ikarus stürzte ab und fiel zusammen mit den Einzelteilen seines Apparates ins Meer. Der unter ihm fliegende Fluglehrer Daidalos leitete unverzüglich eine Such- und Rettungsaktion ein. Diese blieb aber mit Ausnahme der elf erwähnten Vogelfedern erfolglos.

### **8. Schluss:**

Der Absturz der SX-1JK mit dem Luftfahrzeugführer Ikarus ist darauf zurückzuführen, dass sich der Wachs wegen zu starker Sonneneinstrahlung au löste. Diese zu starke Sonneneinstrahlung erfolgte wegen Missachtung der zugewiesenen Reiseflughöhe, was als Disziplinslosigkeit im Übermut bezeichnet werden muss.

Für die Untersuchungsleitung

Max Dübendorfer

**Anmerkung:**

Damals machten sich die Erzfeinde jeglicher Sicherheit erstmalig in der Fliegerei bemerkbar:

- Disziplinlosigkeit
- Übermut

(\*) Alle Zeitangaben GMT (Greenwich Mean Time) 1 Stunde vor Lokalzeit  
(Mitteleuropäische Zeit)

**Reservieren Sie gleich folgende Daten  
in Ihrem Kalendar 2009  
Réservez d'ores et déjà  
les deux dates les plus importantes  
de votre calendrier 2009**

**Donnerstag, den 28. Mai,** Generalversammlung in Belp mit einem Besuch des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB).

**Jeudi 28 mai à Belp,** Assemblée Générale avec une visite du service de transport aérien de la Confédération (STAC).

**Mittwoch, den 23. September,**  
Herbstausflug ins Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

**Mercredi, 23 septembre,** sortie d'automne au  
Musée Suisse des Transports à Lucerne.

*Avertissement du traducteur : L'excellente nouvelle écrite par notre ami membre du VVM Max DÜBENDORFER est un petit chef-d'œuvre. Il fait intervenir un sens aigu de la dérision comme de l'humour au deuxième degré, et cela dans une langue allemande superbe qui est un magnifique plagiat volontairement « emberlificoté » cher aux rédacteurs des rapports d'accident d'aéronef d'une manière générale.*

*Je me suis efforcé, en traduisant plus l'esprit que le mot, de vous redonner avec un maximum de vraisemblance l'humour, qui, en aucun cas ne se veut méchant, et le ton apporté par notre ami Max Dübendorfer à sa rédaction.*

*Ex : au lieu de nous dire qu'il va pleuvoir... Max nous affirme avec une circonlocution courtelinesque, « qu'il ne serait pas tout à fait exclu que les conditions météorologiques locales ne nous réservent quelques surprises dans une période de temps relativement brève quoique prévisible mais vraisemblablement assortie de quelques gouttes de H<sub>2</sub>O où plus simplement d'eau. »...*

## **RAPPORT FINAL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS**

*Pilote ICARE  
Au pays des Hellènes, région Samos*



*Date : inconnue à ce jour*

### **1. Historique :**

Dédale, artiste de renommée et père d'Icare jouissait d'une grande réputation de sculpteur et de bâtisseur. Croyant sentir son étoile ternir, et par crainte maladive, envisageait l'assassinat de son talentueux neveu artiste lui aussi. Condamné à mort, il ne dût son salut qu'en s'exilant sur l'île de Crète où le roi Minos lui accorda l'asile.

Bientôt, se sentant trop à l'étroit ; comme « prisonnier » de l'île de Crète et bien que choyé par le roi Minos, Dédale, dévoré par son esprit aventureux, (n.d.t. il existe d'autres versions) envisagea de fuir l'île de Crète et entreprit de construire pour son fils et lui-même des ailes en plumes à l'image des oiseaux. Après plusieurs essais Dédale et son fils se lancèrent dans cette aventure aérienne et décollèrent vers 0900\* (Heure relevée par un témoin oculaire). Leur destination est et restera inconnue. En effet, aucun plan de vol n'ayant été déposé (somme toute assez logique lors d'une évasion par définition secrète). Le décollage se déroula normalement. Pourtant, malgré les recommandations de son instructeur (Dédale), (n.d.t et sans doute grisé par le vol), Icare monte de plus en plus haut, trop haut, jusqu'au moment où son appareil se désintègre et l'entraîne dans une chute incontrôlable et fatale dans la mer méditerranée aux abords de l'île de Samos.

### **2. Enquête :**

L'enquête préliminaire a été diligentée par le Dipl. Prof. Dr. Hybris (n.d.t. grec ancien = orgueilleux ).

Divers éléments furent communiqués à :

- Services scientifiques de Knossos (n.d.t. capitale de la Crète antique).
- Laboratoires d'essai de Hagia (n.d.t. Grec ancien = Sainte sagesse)
- Centre ornithologique de Lesbos
- Institut de psychologie d'Heraklion

### **3. Données :**

#### **A. Participants :**

Icare, fils de Dédale

Date de naissance inconnue

Dernier lieu de séjours : la Crète

Expérience aéronautique restreinte  
(pas de traces concrètes)

Dédale, père d'Icare, artiste et constructeur du labyrinthe où était enfermé le Minotaure.

*Date de naissance inconnue  
Dernier lieu de séjours : la Crète  
Expérience aéronautique bonne  
(pas de références concrètes)*

*Que le décollage ait eu lieu en patrouille ne semble pas faire de doute mais il paraît hautement improbable qu'il y ait un rapport causal sur le déroulement des événements.*

**B. Appareil :** SX – 1 JK - (JK très vraisemblablement choisi par le nom IKARUS)  
*Propriétaire : Dédale/Icare s.à r.l. Crète  
Opérateur : Icare  
Certificat de navigabilité : Aucun  
Constructeur : Dédale & fils  
N° de fabrication : 2  
Groupe motopropulseur : Force musculaire*

*Description succincte : L'appareil volant construit par Dédale & fils consiste en assemblage de plumes d'oiseaux et de cire, et était conçu pour des vols de courtes et moyennes distances. La cadence de battement des ailes variant selon la distance et l'altitude désirée.*

**C. Appareil :** SX – 1 DA - (DA très vraisemblablement choisi par le nom DEDALE)  
*Propriétaire : Dédale/Icare s.à r.l. Crète  
Opérateur : Dédale  
No de fabrication : 1*

*Données courantes et détails descriptifs sont identiques au modèle : SX – 1 JK*

**D. Equipements radio :**

*Aucun des deux appareils n'en était pourvu. Les communications entre les deux aéronefs étaient selon toute vraisemblance visuelles et vocales pendant toutes les phases de vol.*

**E. Instrumentation de bord :**

*Les seuls « instruments » à disposition des pilotes étaient leurs yeux. L'estimation de la vitesse, quant à elle se faisait par l'intensité du courant d'air relatif. En complément de ces deux moyens de base, les impressions que*

*I'on pouvait ressentir dans le bas du dos à hauteur des cols de fémur devaient certainement entrer en considération. (n.d.t. vol avec les fesses. Vous me pardonnerez cette trivialité).*

#### **4. Lieu géographiques :**

*Le décollage eut lieu sur l'île de Crète. Cette île de 260 km de long orientée d'Ouest en Est appartient à un vaste chapelet d'îles qui s'étend du Péloponèse à l'Asie mineure. Elle est très montagneuse et son point le plus élevé, Psiloris, culmine à 2 300 mètres.*

*L'accident quant à lui, eut lieu en pleine mer méditerranée dans les environs de Samos. Samos étant une île de 468 km<sup>2</sup> se situant en face des côtes d'Asie mineure au Sud d'Izmir (ancienne Smyrne).*

#### **5. Météo :**

*En partant du principe qu'à l'époque il n'existe aucun institut de météorologie aéronautique et que d'ailleurs, aucun enregistrement n'a pu être retrouvé, nous sommes donc totalement tributaires des descriptions de témoins oculaires. On peut dès lors presque affirmer, avec une certitude acceptable, que les conditions météorologiques étaient très bonnes sur toute la région. Enfin, que les événements se soient produits à l'époque des foins, (n.d.t. juillet), signifierait que les vents en altitude ne devaient pas être trop forts et n'ont eu aucune influence directe sur le déroulement du vol, si ce n'est sur la trajectoire au sol (n.d.t. True Track). La traduction française étant trop longue et pratiquement inutilisée de nos jours, j'ai opté pour la définition anglo-saxonne qui est beaucoup plus courte et qu'on pouvait même abréger en TT. Mais bon, il faut être court et ne pas vilipender l'espace utilisable de notre Bulletin...*

#### **6. Autres avis d'experts :**

*Rapport des services scientifiques de Knossos : Les 11 plumes trouvées par les services de recherche et de secours de Samos ont été envoyées et mises à disposition des services susmentionnés qui déclarent :*

*Les examens que nous avons effectués sur les 11 plumes indiquent que l'impact sur la surface liquide comme de leur séjour dans l'eau de mer les ont légèrement endommagées mais qu'aucun autre élément extérieur n'est intervenu.*

*Prise de position dans le rapport de la commission d'enquête du service scientifique de Knossos : Le fait que 11 plumes seulement aient été retrouvées indique qu'il n'est pas absolument exclu que des contraintes violentes*

extérieures aient pu provoquer la chute.

Néanmoins on peut affirmer que les effets d'impacts aux distances usuelles de tir de l'époque, comme l'indique le rapport d'experts, sont à considérer comme tout à fait improbables.

**Rapport du laboratoire de résistance des matériaux HAGIA :**

*Sur les 11 plumes qui nous ont été données à examiner, il a été démontré que sur 7 d'entre elles, la cire s'est décollée et qu'elles se sont déplacées vers l'arrière dans le sens opposé du vol. Ce décollement a eu comme conséquence l'arrachage de certaines plumes de la surface portante. Des essais en soufflerie ont indiqué que dans ces conditions l'équilibre aérodynamique était rompu et que la portance, même si on accélérerait les battements d'ailes, disparaissait. La source de chaleur responsable de la fonte de la cire n'a pas pu être formellement prouvée, mais il y a de fortes présomptions que le soleil en ait été la cause.*

**Rapport de la station ornithologique de Lesbos :**

Les 11 plumes que nous avons examinées ont donné le résultat suivant :

- A.** Les plumes récupérées appartiennent aux volatiles suivant :  
2 plumes de Grand Albatros (*Diomedea exulans*)  
ou grand albatros géant  
3 plumes de Grand Labbe (*Stercorarius skus*)  
ou *Catharenta skua*  
3 plumes de Fou de Bassan (*Sula bassana*)  
3 plumes de Grand héron (*Ardea herodias*)
- B.** Données techniques concernant les volatiles considérés. :  
Grand Albatros envergure 3 à 4 mètres  
(plus grand oiseau marin connu)  
Grande Labbe(Sterne) envergure env. 1.50 mètre  
Fou de Bassan envergure env. 1.80 mètre  
Grand Héron envergure env. 2.30 mètres
- C.** Il a été également déterminé que 5 des plumes (2-Albatros et 3-Grand Héron) viennent de sujets mâles alors que les autres appartiennent à des sujets femelles.

## **Rapport de l'institut de psychologie d'Heraklion**

*Comme aucun examen physique ou psychologique n'a pu être fait tant sur Dédale que sur son fils Icare, nous en sommes réduits à des évaluations. Néanmoins, les recommandations que nous émettons ici peuvent être acceptées dans leurs grandes lignes. Il s'agit en effet uniquement de cerner les capacités de Dédale comme instructeur.*

*Au sujet d'Icare, en dehors de sa conduite au cours du vol en question, nous n'avons aucune information si ce n'est qu'il est le fils de Dédale et par conséquent nous conduit à émettre avec certaines réserves, quelques doutes éventuels sur son caractère.*

*Quant à Dédale, célèbre artiste, sculpteur et bâtisseur, nous ne devons porter une évaluation qu'en temps qu'instructeur de vol de son fils Icare. Nous devons néanmoins considérer que Dédale, pour des raisons abjectes et condamnables (perte de prestige et/ou de pouvoir sur son neveu), a froidement envisagé l'assassinat de celui-ci, et que par voie de conséquence n'aurait pas dû fonctionner comme instructeur de vol.*

*La question de savoir si le déroulement de l'accident est une conséquence directe ou indirecte de l'influence de Dédale sur Icare est hasardeuse, même si, un rapport causal n'est pas tout à fait à exclure.*

### **7. Déroulement du vol.**

*Quelques minutes après 0900\*, Dédale avec son SX – 1DA et Icare avec son SX – 1JK décollèrent de Crète pour un vol qui devaient les conduire vers la liberté. Au début, le vol se déroula comme prévu au dessus de la mer et sans incident (n.d.t. routinemässig en allemand alors que le terme « routine » en français ne paraît pas convenir dans ce cas). A ce point de l'aventure, le pilote de l'aéronef SX – 1JK, négligeant la limitation d'altitude prévue par son instructeur de vol, en fonction du terrain d'une part et du rayonnement du soleil d'autre part, vraisemblablement ébloui par la beauté du vol et éprouvant une confiance aveugle dans la réussite de l'aventure, continua son vol de montée. Dédale a-t-il à ce stade rendu son fils attentif au danger qu'il encourrait ?, a-t-il tenté de l'appeler sans succès ?, nous n'en saurons jamais rien. Euphorique, inconscient du danger, Icare continue de prendre de l'altitude sans réaliser que la cire qui rendait homogène son appareil volant commençait à se ramollir et à fondre. Les plumes commencèrent à s'arracher de leur support et l'appareil décrocha entraînant Icare dans un piqué fatal et incontrôlable le précipitant finalement en mer. Son instructeur Dédale, qui volait bien en dessous, ne put qu'entreprendre immédiatement des recherches qui, malheureusement, ne donnèrent rien si ce n'est la récupération de 11 plumes d'oiseaux.*

### **Conclusion.**

*Le crash du SX – 1JK trouve son explication d'une part par la fonte de la cire qui solidarisait les plumes à l'appareil et d'autre part, par le non respect de l'altitude initialement prévue, comme d'une confiance aveugle du pilote dans ses propres capacités. Ces trois faits sont à considérer comme les facteurs clé de cet accident.*

*PS 1. : C'est à cette époque qu'apparaît pour la première fois la notion « d'enfreindre la sécurité du vol » soit :*

**Manque de discipline.**

**Méconnaissance de ses limites.**

*PS 2. : \* indique que les références horaires sont en GMT (Greenwich Mean Time)*



*Pour la direction des recherches : **Max Dübendorfer !!!!***

*Traduction : Jean-Luc Durand (qui s'est bien amusé...)*

## ZUM GEDENKEN JEAN-RODOLPHE WILLI

Am 26. April 2008, noch keine 63 Jahre jung, hat Jean-Rodolphe «Roudi» Willi viel zu früh seinen letzten Flug angetreten. Nach einer schweren Operation und vielen Wochen zähen Ringens hörte sein grosses Herz auf zu schlagen.

Jean-Rodolphe Willi verbrachte seine Jugend in Payerne neben dem Militärflugplatz, schloss sein Studium als Jurist erfolgreich ab und leitete anschliessend über viele Jahre hinweg im Luftamt (später Bundesamt für Zivilluftfahrt) mit ausserordentlichem Geschick die Abteilung Flugoperationen. Sein fliegerisches Können stellte er unter anderem im Rahmen vieler SAR Flüge unter Beweis. Als Vorsitzender des flugmedizinischen Komitees in den Joint Aviation Authorities leistete er auch auf internationalem Parket hervorragende Arbeit.

Auch im nichtfliegerischen Umfeld waren seine ausserordentlichen Fähigkeiten in vielen Organisationen gefragt; sei es als Politiker, als Präsident des Verwaltungsrates des Bezirksspitals, als Kiwani, um nur einige wenige zu nennen.

Das Militär-Fliegermuseum «Clin d'Ailes» in Payerne verliert in Jean-Rodolphe Willi seinen engagierten Direktor, dasselbe gilt für die Motorflugveteranen des Aero-Club der Schweiz.

Die schweizerische Luftfahrt ist um eine wertvolle Persönlichkeit armer geworden. Jean-Rodolphe Willi hat - wo immer er Verantwortung übernahm - dem Geschehen seinen Stempel aufgedrückt. Sein professionelles, uneigennütziges Zupacken war geprägt von grossem Weitblick; seine Beharrlichkeit in der Sache stellte jedoch immer den Menschen in den Mittelpunkt. Er war nicht nur Manager, er war ein Leader.

Wir trauern zusammen mit seiner Frau, seiner Familie und seinen Freunden und Bekannten um einen lieben Menschen.

Augustinus formulierte es so: «Unsere Toten sind nicht abwesend, sondern nur unsichtbar.» Adieu Roudi!

Peter Thut

## **PRO MEMORIAM JEAN-RODOLPHE WILLI**



*26 avril 2008, à même pas encore 63 ans, Jean-Rodolphe «Roudi» Willi nous a quittés, beaucoup trop tôt. Après une lourde opération et des semaines de lutte opiniâtre, son grand cœur a cessé de battre.*

*Jean-Rodolphe Willi avait passé sa jeunesse à Payerne près de l'aérodrome militaire, achevé avec succès ses études de juriste et dirigé ensuite, pendant bien des années et avec une habileté hors pair, la division des opérations aériennes à l'Office fédéral de l'air (devenu plus tard l'Office fédéral de l'aviation civile). Il avait fait la preuve de ses aptitudes aéronautiques, entre autres, dans le cadre de nombreux vols SAR. Comme président du Comité aéro-médical au sein des Joint Aviation Authorities, il avait également fourni un magnifique travail sur la scène internationale.*

*Dans l'environnement non aéronautique aussi, ses capacités exceptionnelles étaient très demandées dans beaucoup d'organisations: que cela soit comme politicien, comme président du Conseil d'administration de l'hôpital de district ou comme Kiwani, pour ne citer que quelques-unes de ses tâches.*

*Avec la disparition de Jean-Rodolphe Willi, le musée d'aviation militaire «Clin d'Ailes» de Payerne perd son directeur dévoué, une perte tout aussi triste pour les Vétérans du vol à moteur à l'AéCS.*

*Les «ailes helvétiques» se sont appauvries d'une précieuse personnalité. Jean-Rodolphe Willi, partout où il assumait une responsabilité, aura marqué les événements de son empreinte. Son entrain professionnel et altruiste était caractérisé par une grande largeur de vues, sa persévérance à l'ouvrage plaçant cependant toujours l'humain au centre. Ce n'était pas seulement un manager, c'était un leader.*

*Nous partageons le chagrin de son épouse, de sa famille, de ses amis et de ses connaissances, et garderons le souvenir d'une personne des plus attachantes.*

*Comme l'a formulé Saint Augustin: «Nos morts ne sont pas absents, mais seulement invisibles.» Adieu, Roudi, et bon vol!*

**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 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](mailto: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](mailto:jeanluc@fulgan.com)

Édité par l'Association des vétérans du vol à moteur de l'AeCS.

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