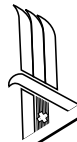




Motorflug-Veteranen des AeCS  
Vétérans du Vol à Moteur de l'AeCS  
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS  
Veterans Aviatica a Motor de AeCS



**FlightVTR**

**Periodisches Informationsblatt**  
**Bulletin d'information périodique**  
N° 15 - Mai 2009 / Mai 2009

## ÉDITO

### **Das Wort des Präsidenten**

#### **Liebe Mitglieder,**

*Im letzten Informationsblatt „Flight VTR“ habe ich darauf hingewiesen, dass auch wir „älteren Semester“ aktiv mithelfen können, die Interessen der nationalen Luftfahrt zu unterstützen. Gegen Ende des laufenden Jahres haben wir nun in unserem Umfeld und an der Urne die Gelegenheit dazu beizutragen, dass die „spezielle Finanzierung des Luftverkehrs“ durch den Souverän deutlich angenommen wird und dadurch ein Teil der Mineralsteuerabgaben wieder an den Lufttransport zurückfliesst.*

*Der Aero-Club Genf hat bereits anfangs Februar die Feierlichkeiten zu seinem 100-jährigen Bestehen begonnen und im Rahmen eines Eröffnungs-Cocktails seine Entwicklungsgeschichte sowie die wichtigsten Aktivitäten der letzten hundert Jahre vorgestellt. Bis zum Herbst folgen weitere Jubiläumsanlässe im Raum Genf.*

*Weiter sind auch die Vorbereitungsarbeiten des Aero-Clubs der Schweiz, für die Aktion „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ im Jahre 2010, überall ange laufen. Wir dürfen uns auf ein ereignisreiches nächstes Jahr im Bereich der Aviatik freuen.*

*Ich hoffe, anlässlich unserer nächsten Generalversammlung am Donnerstag, 28. Mai 2009 in Bern-Belp, möglichst viele Motorflug-Veteraninnen und Veteranen begrüßen zu dürfen. Kommen Sie und besuchen Sie mit uns den zentral geführten Lufttransportdienst des Bundes (LTDB), lassen Sie sich über die bauliche Entwicklung im Belpmoos informieren und nutzen gleichzeitig die Gelegenheit zum Kameradentreffen.*

*In diesem Sinne verbleibe ich*

*Euer Präsident Alfred Ramseyer*

---

## **Le mot du Président**

Dans notre dernier « Flight VTR » j'avais laissé entendre que nous aussi « vieilles tiges » pouvons aider et supporter les intérêts de notre aviation nationale. En fin d'année, nous aurons, grâce à notre sphère d'influence et par le poids des urnes, la possibilité de faire accepter d'une manière claire le « financement spécial du trafic aérien » par une redistribution partielle des impôts sur les carburants fossiles. Ce qui n'est pas le cas actuellement.

L'Aéro-Club de Genève a donné le coup d'envoi des festivités début février, en organisant un Cocktail d'ouverture, rappelant le développement de son activité au cours de ces 100 années d'activité. D'ailleurs, d'ici l'automne, d'autres célébrations jubilaires se dérouleront dans la région genevoise.

Les travaux de préparation de l'Aéro-Club de Suisse dans le cadre des « 100 ans d'aviation du trafic aérien en Suisse » pour 2010, vont également bon train. Nous pouvons donc nous réjouir d'avance d'une année riche en événements dans le cadre de l'Aviation.

J'espère enfin, dans le cadre de notre assemblée générale du jeudi 28 mai 2009 à Berne-Belp, pouvoir saluer le plus grand nombre possible de vétérans. Venez nombreuses et nombreux visiter la centrale d'engagement aérienne de notre confédération (LTDB) ainsi que les agrandissements de l'aérodrome de Belp, en profitant de cette occasion pour rencontrer des camarades et connaissances.

En attendant de vous rencontrer.  
Votre président, Alfred Ramseyer

## **Procès-verbal de la 31<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire du 28 mai 2008 à Locarno**

A la suite du décès de notre regretté Président, Mr A. Ramseyer ouvre cette Assemblée générale (AG) à 1845 h en souhaitant la bienvenue à 28 membres et 15 accompagnants en italien «comme il se doit». Il se répétera en allemand et en français et saluera particulièrement la présence de MM:

- Pedroli, responsable de l'aviation du canton du Tessin
- Manea, représentant le cdt de la base aérienne 4
- Kessel, du conseil de fondation ProAéro
- Locher, représentant des vétérans du vol à voile

Pour différentes raisons, 54 membres se sont excusés; il faut souligner à ce sujet que la connaissance tardive d'une arrivée d'étape du Giro à Locarno n'a pas facilité la tâche des organisateurs et peut-être retenu certains de nos membres à se rendre au Tessin.

Aucune proposition ou demande particulière n'étant parvenue au comité, cette AG peut donc se dérouler selon l'ordre du jour.

1. Une minute de silence est observée à la mémoire de nos amis disparus depuis la dernière AG; il s'agit de Della Casa Edouard, Strahm Hans Ludwig, Eggenberger Jakob, Streiff Christian, Willi Jean-Rodolphe et Debonneville Henry. Un hommage sera rendu à notre Président décédé dans le prochain Bulletin No 14 ainsi que dans l'édition du mois de juillet de l'AéroRevue.
2. Raymond Luisier est «désigné» comme scrutateur.
3. Le procès-verbal de la 30<sup>ème</sup> AG du 16 juin 2007, paru dans le Bulletin No 13 ne fait l'objet d'aucune remarque, il est adopté à l'unanimité.
4. Le rapport présidentiel a été élaboré par les deux vice-présidents Ramseyer et Noël sur la base de procès-verbaux, de notes personnelles et de souvenirs. Le comité s'est réuni à deux reprises à Berne pour régler les affaires courantes. Un comité restreint composé du président et des deux vice-présidents s'est réuni à plusieurs reprises afin de soigner nos liens avec AéroSuisse, le Forum de l'aviation ainsi qu'avec les Musées de Dübendorf et Clin d'ailes à Payerne. Nous entretenons d'excellents contacts avec l'AéCS, en particulier avec son secrétariat qui gère nos travaux administratifs et nos archives. Les activités principales de notre Association furent certainement l'AG à Granges et la sortie d'automne au Musée de l'aviation à Dübendorf. MM Noël et Thut, les organisateurs de ces deux événements sont chaleureusement remerciés. Notre Association a été représentée par des membres du comité à pas moins

de 9 manifestations allant des AG des Musées de Dübendorf et Payerne aux Forums AéroSuisse et Economie Suisse en passant par les vétérans du vol à voile.

Jean-Luc Durand a sorti son 3<sup>e</sup> bulletin et attend avec un grand intérêt vos récits de voyage et autres aventures aéronautiques.

Il a été convenu avec le Président des «Alte Adler» de nous rencontrer dans un cadre restreint à l'occasion d'Aero 09 à Friedrichshafen afin de mettre au point les modalités d'une rencontre entre nos deux Associations dès 2010 !

5. G Noël nous présente l'état des comptes publiés dans le Bulletin No 13; nous n'y reviendrons donc pas en détail sinon pour préciser que notre fortune est pratiquement inchangée et s'élève à quelques 21000 fr et que le dernier exercice se solde par un excédent de charges de 683.55 fr ! Les cotisations sont maintenues à 30 fr.

MM Paul Keller et Gérard Pythoud, réviseurs, attestent de la bonne tenue des comptes et proposent, avec remerciements, d'en donner décharge au caissier.

6. A l'unanimité, décharge est donnée au caissier et au comité.
7. Les 5 membres du comité encore en charge, MM Ramseyer, Noël, Thut, Sohm et Vautier sont réélus pour 4 ans à l'unanimité. Votre serviteur, démissionnaire, est remercié pour 6 ans d'activité au sein du comité; il reçoit quelques bouteilles de la Commune de Corcelles qui seront appréciées comme il se doit. Pour le remplacer, Mr Armando Baccala est élu au comité par acclamation en son absence.
- La proposition du comité de rechercher un 7<sup>e</sup> membre et de le proposer à l'approbation de la prochaine AG est acceptée.
- Gilbert Noël, vice-président, présente Mr. Alfred Ramseyer comme candidat à la présidence de notre Association, «Ramy» est élu par acclamation et devient ainsi le nouveau Président des vétérans du vol à moteur de l'AéCS. Il remercie aussitôt l'assemblée de la confiance qui lui est témoignée. MM Keller et Pythoud sont reconduits dans leur fonction de réviseur. Mr Brühlhart qui s'est proposé spontanément pour des raisons dignes d'intérêt est élu réviseur suppléant.

8. Aucune remarque ou proposition n'émane de l'assemblée.
- La recherche de nouveaux membres se fait impérativement sentir; que chacun y pense.
- La sortie d'automne chez Pilatus à Stans a été fixée au 25 septembre.
- A l'occasion des championnats suisses d'acrobatie, le premier septembre à Porrentruy, nous remettons le Prix des vétérans au vainqueur de la catégorie «Sportsmen».
- En 2010, l'Aécs organisera de nombreuses manifestations dans toute la Suisse à l'occasion du centenaire de l'aviation dans notre pays. La participation des

vétérans sera souhaitée probablement dans la région d'Avenches qui a vu les premiers balbutiements de notre aviation.

En conclusion, le Président nouvellement élu remercie le Col Ponti cdt de cette base aérienne si chère au coeur de très nombreux pilotes. Il remercie également Mr Rezzonico qui nous a grandement aidés à organiser cette AG. Après avoir souhaité à tous une belle fin de soirée, l'AG est close à 19 h 45.

Pour le PV : Jacques Etter

---

### **Protokoll der 31. ordentlichen Generalversammlung vom 28. Mai 2008 in Locarno**

*Nach dem bedauerlichen Hinschied unseres Präsidenten, eröffnet Herr A. Ramseyer um 1845 Uhr die Generalversammlung indem er die 28 Mitglieder und 15 Begleiter in italienischer Sprache „wie es sich gehört“ begrüsst. Anschliessend wiederholt er seine Willkommensgrüsse in deutsch und französisch und heisst insbesondere die Herren:*

- Pedrolí, Verantwortlicher der Luftfahrt des Kantons Tessin
- Manea, Vertreter der Kommandanten des Luftstützpunktes 4
- Kessel, Ratsmitglied der Stiftung ProAéro
- Locher, Vertreter der Segelflug-Veteranen willkommen.

*54 Mitglieder haben sich aus verschiedenen Gründen entschuldigt, dabei ist zu erwähnen, dass durch das verspätete Bekanntwerden der Ankunft einer Etappe des Giro d'Italia in Locarno, die Arbeit der Organisatoren zusätzlich erschwert hat. Möglicherweise hat dies einige unserer Mitglieder von einer Reise ins Tessin abgehalten.*

*Nachdem dem Vorstand keine weiteren Vorschläge oder spezielle Fragen unterbreitet worden sind, konnte die Generalversammlung gemäss Traktandenliste durchgeführt werden.*

1. *Eine Schweigeminute wird zur Erinnerung an unsere Freunde, die seit der letzten Generalversammlung verstorben sind, abgehalten. Es handelt sich um:*
- Della Casa Edouard  
Strahm Hans Ludwig  
Eggenberger Jakob  
Streiff Christian  
Willi Jean-Rodolphe, und  
Debonneville Henry*

*Eine Würdigung unseres verstorbenen Präsidenten wird im nächsten Bulletin Nr. 14, sowie in der Juli Ausgabe der Aero Revue veröffentlicht.*

2. *Raymond Luisier wird als Stimmzähler ernannt.*
3. *Das Protokoll der 30. Generalversammlung vom 16. Juni 2007, veröffentlicht im Bulletin Nr. 13, gibt zu keinen Bemerkungen Anlass, und wird einstimmig genehmigt.*
4. *Der Bericht des Präsidenten wurde von den beiden Vize-Präsidenten Ramseyer und Noël aufgrund von Protokollen, persönlichen Notizen und Erinnerungen, erarbeitet. Der Vorstand traf sich zweimal in Bern um die laufenden Geschäfte zu erledigen.  
Ein reduzierter Vorstand, bestehend aus dem Präsidenten und den beiden Vize-Präsidenten traf sich mehrmals um die guten Beziehungen mit der AeroSuisse, dem Luftfahrt-Forum, sowie mit Vertretern der Museen Dübendorf und „Clin d'ailles“ in Payerne, zu pflegen. Wir unterhalten ausgezeichnete Beziehungen mit dem Aero- Club der Schweiz, insbesondere mit dem Sekretariat, welches unsere Administration und unsere Archive verwaltet.  
Die Hauptaktivitäten unserer Vereinigung betrafen insbesondere die Generalversammlung in Grenchen und der Herbstaufzug ins Fliegermuseum in Dübendorf. Ein herzliches Dankeschön geht an die Organisatoren der beiden Veranstaltungen, die Herren Noël und Thut.*

*Unsere Vereinigung wurde an nicht weniger als 9 Veranstaltungen durch Vertreter des Vorstandes vertreten, d.h. an den Generalversammlungen der Fliegermuseen Dübendorf und Payerne, bei den Foren der AeroSuisse und Economie Suisse, bis zu den Segelflug-Veteranen.*

*Jean-Luc Durand hat sein 3. Bulletin herausgegeben und wartet mit grossem Interesse auf Ihre Reise- und/oder Fliegerabenteuer-Berichte.*

*Mit dem Präsidenten der „Alte Adler“ wurde ein Treffen im kleinen Rahmen anlässlich der Aero 09 in Friedrichshafen vereinbart. Dabei sollen die Modalitäten für ein Treffen unserer beiden Vereinigungen ab 2010 festgelegt werden.*

5. *G. Noël präsentiert die im Bulletin Nr. 13 veröffentlichte Jahresrechnung; auf weitere Einzelheiten wird deshalb verzichtet. Zu erwähnen ist, dass unser Guthaben/Vermögen praktisch unverändert geblieben ist und sich auf Fr. 21'000.- beläuft und dass die Mehrkosten unserer letzten Übung Fr. 683.55 betragen. Der Mitgliederbeitrag von Fr. 30.- wird beibehalten.  
Die Herren Revisoren Paul Keller und Gérard Pythoud, bestätigen die Richtigkeit der Kontoführung und schlagen vor, dem Kassier unter Verdankung seiner Arbeit Décharge zu erteilen.*

6. *Einstimmig wird dem Kassier und dem Vorstand Décharge erteilt.*

7. *Die fünf bisherigen Vorstandsmitglieder, die Herren Ramseyer, Noël, Thut, Sohm und Vautier werden einstimmig für 4 weitere Jahre wiedergewählt. Dem abtretenden Vorstandsmitglied Jacques Etter, wurden die 6 Jahre Tätigkeit im Vorstand verdankt. Für seine Dienste wurden ihm einige Flaschen Wein der Gemeinde Corcelles überreicht, welche auf gebührende Wertschätzung stiessen. Als Nachfolger wurde Armando Baccalà in seiner Abwesenheit, mit Beifall in den Vorstand gewählt.*

*Dem Vorschlag des Vorstands, ein 7. Vorstandsmitglied zu suchen und dieses anlässlich der nächsten Generalversammlung zur Wahl vorzuschlagen, wird genehmigt.*

*Gilbert Noël, Vizepräsident, schlägt Herr Alfred Ramseyer als Kandidat für das Präsidium unserer Vereinigung vor. „Ramy“ wird mit Beifall zum neuen Präsidenten der Vereinigung der Motorflug Veteranen des AeCS gewählt. Er bedankt sich bei den Mitgliedern der Versammlung für das ihm erwiesene Vertrauen. Die Herren Keller und Pythoud werden in ihrer Funktion als Revisoren bestätigt. Herr Brühlhart, welcher sich spontan aus Interessegründen zur Verfügung stellt, wird als stellvertretender Revisor gewählt.*

8. *Die Versammlung hat keine Bemerkungen oder Vorschläge. Es wird dazu aufgerufen möglichst viele neue Mitglieder zu werben!*

*Der Herbstaufzug zu den Pilatuswerken in Stans wurde auf den 25. September 2008 festgelegt.*

*Anlässlich der schweizerischen Akrobatik-Meisterschaften am 1. September in Porrentruy werden wir den Preis der Veteranen dem Gewinner der Kategorie „Sportsmen“ übergeben.*

*Aus Anlass des Jubiläums „100 Jahre schweizerische Luftfahrt“ im Jahre 2010, wird der AeCS zahlreiche Veranstaltungen organisieren. Die Beteiligung der Veteranen ist erwünscht, wobei wir voraussichtlich im Raum Avenches in Aktion treten können, da wo unsere Luftfahrt ihren Anfang genommen hat.*

*Zum Schluss der GV dankt der neu gewählte Präsident Oberst Ponti für die gewährte Gastfreundschaft und insbesondere auch ihm als Kommandanten der Luftwaffenbasis, welche so vielen Piloten ans Herz gewachsen ist. Er dankt auch Herrn Rezzonico, für seine grosszügige Hilfe bei der Organisation unserer Generalversammlung.*

*Mit der Verabschiedung der Mitglieder wird die Generalversammlung um 19 h 45 geschlossen.*

*Für das Protokoll:  
Jacques Etter  
Übersetzung: Erica Baccalà*

**Zusammensetzung des Vorstandes / Composition du Comité**

Präsident / Président :  
 Vizepräsident / Vice-président :  
 Vizepräsident / Vice-président :  
 Mitglieder / Membres :

Alfred Ramseyer  
 Gilbert Noël  
 Peter Thut  
 Ulrich Sohm  
 Armando Baccala  
 Francis Vauthier

An der Generalversammlung vom 28. Mai 2008 in Locarno wurde der Vorstand in dieser Zusammensetzung für weitere 4 Jahre wiedergewählt. Der unerwartete Hinschied unseres Freundes Jean-Rodolphe Willi führte dazu, dass der Vorstand seit einem Jahr nur zu sechst arbeitet. Um wieder den statutenkonformen Bestand zu erreichen, beantragen wir der Versammlung die Wahl von Ulrich Aeschlimann.

Le comité, tel que constitué à ce jour, a été régulièrement élu pour 4 ans lors de la dernière Assemblée générale du 28 mai 2008 à Locarno. Le décès inattendu de notre ami Jean-Rodolphe Willi l'a contraint à œuvrer à six depuis lors. Afin de recouvrer un effectif conforme aux statuts de l'association, la candidature d'Ulrich Aeschlimann est proposée à l'assemblée.

#### Revisionstelle / Organe de révision

Paul Keller  
 Gérard Pythoud  
 Wolfgang Brühlhart

<b>32. GENERALVERSAMMLUNG</b> <b>28. Mai 2009</b> <b>Lufttransportdienstes des Bundes</b> <b>(LTDB)</b> <b>Flughafen Bern-Belp</b>	<b>32° ASSEMBLEE GENERALE</b> <b>28 mai 2009</b> <b>Service de transport aérien de la</b> <b>Confédération (STAC)</b>
<b>Wer doch noch teilnehmen will, kann</b> <b>sich noch schnell einschreiben !</b> <b>Letzter Termin : der 20. Mai 2009</b>	<b>Il ne vous reste que quelques jours</b> <b>pour vous inscrire !</b> <b>Date limite : le 20 mai 2009</b>

<b>PRODUITS</b>	<b>Budget 2008</b>	<b>Résultats 31.12.2008</b>	<b>Budget 2009</b>
Cotisations	4200.00	4320.00	5000.00
Dons	2300.00	2320.00	2500.00
Intérêts banques et CP	200.00	357.50	350.00
Recettes diverses	0.00		
Impôts anticipés	50.00	75.65	100.00
	<b>6750.00</b>	<b>7073.15</b>	<b>7950.00</b>
<b>CHARGES</b>			
Cotisations VHS Luzern, VFL, Clin d'Ailes, etc.	565.00	565.00	865.00
Frais d'organisation et manifestations extraordinaires	900.00	519.80	1000.00
Frais de comités	600.00	1349.80	1000.00
Frais AG (GV)	900.00	739.20	1000.00
Frais de banques et CP	160.00	141.95	150.00
Frais d'administration (ports, FltVTR, imprimés, etc.)	3000.00	3100.75	3000.00
Matériel de bureau	200.00	136.60	200.00
Frais divers	500.00	246.10	500.00
Impôts anticipés déduits	50.00	109.75	100.00
	<b>6875.00</b>	<b>6908.95</b>	<b>7815.00</b>
<b>Total :</b>	<b>-125.00</b>	<b>164.20</b>	<b>135.00</b>

<b>BILAN:</b>	<b>31.12.2008</b>		<b>31.12.2007</b>	
	<b>Actifs</b>	<b>Passifs</b>	<b>Actifs</b>	<b>Passifs</b>
<b>CCP</b>	877.90		1'736.85	
Banques Raiffeisen Fribourg-O. & Luzern	10'337.05		9'390.45	
Impôts anticipés à récupérer	109.75		75.65	
Obligations Caisse Raiffeisen Fibourg-O.	10'000.00		10'000.00	
Genossenschaftsanteil	200.00			
<b>Passifs transitoires</b>				
Cotisations payées d'avance		21'524.70		21'202.95
Fortune				
<b>Totaux</b>	<b>21'524.70</b>	<b>21'524.70</b>	<b>21'202.95</b>	<b>21'202.95</b>

## ÉVOLUTIONS DES EFFECTIFS DEPUIS L'ASSEMBLEE GENERALE DU 28.05.2008 A LOCARNO

NOM	PRENOM	ADRESSE	NPA-LIEU	DATE	CTC TEL
<b>Adhésions</b>					
Jacot	Pierre	Noirettes 32-34	1227 Carouge	30.06.2008	022 342 69 80
Adam	Urs	Austrasse 24	3084 Wabern	08.08.2008	031 961 30 71
Burkhard	Markus	Dorfstrasse 57	3123 Belp	11.08.2008	031 819 51 68
Sigg	Adolf	Eichenbühlweg 1	8305 Dietlikon	16.08.2008	044 833 43 76
Ferrero	Enrico	Ob.Rebbergstr. 9	8425 Oberembrach	15.08.2008	044 865 45 00
Wicki	Rudolf	Benklenstrasse 4b	8340 Hinwil	28.08.2008	043 843 05 47
Kilchör	Guido	Hauptstrasse 169	3212 Gurmels	29.08.2008	026 674 22 42
Ruoss	Bruno	Breitenstr. 54	8832 Wilen	22.09.2008	044 784 97 29
Peter	Walter	Blumentseinstr. 26	3665 Wattenwil	26.09.2008	033 356 09 05
Kälin	Max	Steiachenweg 4	6289 Müswangen	10.10.2008	041 917 32 08
Riesen	Charles	Hangweg 20	3125 Toffen	10.10.2008	031 961 50 64
Lichtenstein	Klaus	Stegenstrasse 18	6048 Horw	27.10.2008	041 340 66 14
Kämpfer	Willy	Tobelgasse 8	8126 Zumikon	03.11.2008	044 918 17 83
Kobelt	Hansjürg	Oberhofstrasse 7	6020 Emmenbrücke	08.11.2008	041 260 12 06
Von May	Peter	Erlenmatte 12	8832 Wollerau	12.11.2008	044 926 42 59
Siegenthaler	Peter	Untere Zollgasse 35	3072 Ostermundigen	27.11.2008	031 931 91 10
Vorburger	Bruno	Spillgässli 6	6205 Eich	27.11.2008	041 460 48 06
Von Ah	Albert	Haltenmatte 5	6072 Sachseln	03.12.2008	079 354 61 30
De Siebenthal	Bruno	Grand-Rue 59	1373 Chavornay	08.12.2008	024 441 48 66
Binder	Georg	Gramatt 11	8862 Schübelbach	11.12.2008	055 440 35 77
Schafroth	Walter	Stockhornweg 24	3123 Belp	12.12.2008	031 812 13 38
Meier	Karl	Steinelerstrasse 4	8311 Brütten	15.12.2008	052 345 25 75
Jacquet	Michel	Ch.de la savonnière 36	1245 Collonge-Bellerive	16.12.2008	002 752 42 85
Dunand	Michel	Ch. Rieu 6	1208 Genève	20.12.2008	079 260 33 34
Sudan	Jean-Pierre	Chenevrières 12	1636 Broc	20.12.2008	026 921 29 59
Keckeis	Christophe		1552 Trey	29.12.2008	026 668 16 33
Jost	Hans-Ulrich	Chandieu 18	1006 Lausanne	05.01.2009	021 616 65 41
Roos	Beat	Denkmalstrasse 9	3176 Neuenegg	07.02.2009	031 741 26 84
Borradori	Arlette-H.	Croix-du-Levant	1220 Avanchet	17.02.2008	022 796 01 14
Zobrist	Peter	Traubenweg 38	3612 Steffisburg	23.02.2009	033 222 93 21
Ritschard	Willy	Thom.-Borhauserstr. 5	8570 Weinfelden	25.02.2009	071 620 01 50
Donau	Pierre	Bürglenstrasse 57	3006 Bern	26.02.2009	031 352 71 26
Diethelm	Ueli	Hechtweg 6	8808 Pfäffikon	03.03.2009	055 420 20 90
Naegeli	Hansruedi	Püntenstrasse 17	8932 Mettmenstetten	12.03.2009	043 466 85 19
Birrer	Tony	Dangelweg 4	6215 Beromünster	12.03.2009	041 930 05 12
Schmid	Max	Brunnenweg 5	6374 Buochs	12.03.2009	041 620 43 70
Rist	Martin	Geissmattstrasse 20	6004 Luzern	17.03.2009	041 240 66 05
Arpagaus	Willi	Route de Puplinge 39	1241 Puplinge	22.03.2009	022 349 73 64
Fischer	Jeanette	Via Arch. Poncini 4	6612 Ascona	27.03.2009	079 216 49 59
Stuber	Kurt	Oberdorfstrasse 43	4584 Lütterswil	15.04.2009	032 351 43 92
Giannini	Silvio	Friedhofstrasse 11	8330 Pfäffikon ZH	15.04.2009	044 932 45 66
Gehring	Rainer	Rückimattweg 24	3312 Fraubrunnen	15.04.2009	031 767 91 51
Stohler	Kurt	Jungfraustrasse 7	3123 Belp	15.04.2009	031 819 16 03
Lüthi	Jörg	Villetengässli 7	3074 Muri b. Bern	17.04.2009	031 951 62 43
Meyer	Ferdinand	Stuidawäg 11	6386 Wolfenschiessen	17.04.2009	041 628 18 29
Ruckstuhl	Alfred	Wiesenstrasse 24	4900 Langenthal	24.04.2009	062 922 43 71
Bosshard	Paul Egon	Ch. Champ d'Anier 30	1209 Genève	29.04.2009	022 798 28 58
König	Charles	Ch. Champ d'Anier 22	1209 Genève	10.05.2009	022 798 18 94
<b>Décès</b>					
Werner	Aloys	Crêt-de-Champel 16	1206 Genève	Juillet 2008	--
Hess	Jean-Marc	Im Ahorn 8	8125 Zollikoberberg	Sept. 2008	--
Knebel	Gaston	Engenbühlstr. 6	8304 Wallisellen	Août 2008	--
<b>Midif.</b>					
Pellanda	Aridio	Hauptgasse 19	3280 Murten		
<b>Démissions</b>					
Neuenschwander	Jean-Michel	Ch.de Corjon 15	1040 Echallens	12.08.2008	..

## HAPPY LANDING oder Glück muss man haben Eine Fliegergeschichte

Johann Ramseier (nicht unser Präsident)

Diese Geschichte gibt die damalige ganz spezielle Atmosphäre (zweiter Weltkrieg) wieder.

Ursprünglich wurde sie auf „Bärdütsch“ geschrieben, d. h. für einen sehr kleinen Leserkreis.

Mit viel Humor verfasst, ähnlich wie die Erzählung unseres Freundes Max Düben-dorfer, veröffentlicht im FlightVTR Nr. 14, hat der Vorstand beschlossen, diese wahre Geschichte unseren Lesern auch zugänglich zu machen. Zuerst musste der Originaltext ins Hochdeutsche übersetzt werden. Dies mit dem Versuch, die Nuancen und pikanten Bemerkungen zu respektieren. Diese schwierige und langwierige Arbeit wurde durch Frau Erica BACCALA – Gattin unseres Vorstandsmitgliedes – mit Bravour ausgeführt. Herzlichen Dank ! Für den Unterzeichneten war es dann einfacher, diese Begebenheit in französisch wiederzugeben. Weil der Originaltext etwas lang ist, folgt die Fortsetzung im nächsten FlightVTR.

Während des zweiten Weltkrieges bewegte sich ein grosser Teil unserer Militärpiloten mit einem C-35, einem in unserem Land selber gebauten, offenen zweisitzigen Doppeldecker mit Propellerantrieb, in der helvetischen Troposphäre. Heute vermittelt die Konstruktion aus dem Jahre 1936 den Eindruck einer Scheuche aus der grauen Vorzeit, wie ein Fossil eines Flugsauriers aus dem Erdmittelalter. Anfangs der vierziger Jahre jedoch, versuchte man sich in der Schweiz einzureden, das flotte Flugzeug mit seiner Bordkanone, den drei Maschinengewehren und der Spreng- und Brandbombe sei doch immer noch ein gefürchtetes Vehikel und könne in einem Krieg immer noch im Erd- und Luftkampf wie auch für Aufklärungs- und Beobachtungsaufgaben eingesetzt werden. Sparsam wie wir schon immer waren – „bescheidene Leute von Ahne zu Kind“ – zog der Bundesrat das klassische Modell erst 1954 endgültig aus dem Verkehr und ordnete mit Tränen in den Augen dessen Verschrottung an. Ein einziges Exemplar hat allerdings überlebt. Dieses befindet sich im Verkehrshaus in Luzern als kurioses Andenken an längst vergangene Zeiten.

Das perennierende Prachts- und Glanzstück unserer Luftwaffe hatte einen schneidigen 860 PS Hispano-Suiza 12 Zylinder Benzinmotor und war doch schon um einiges moderner als etwa das berühmte Flugzeug von Sir Hiram Stevens Maxim – dem Erfinder des Maschinengewehrs – welches noch mit einem Dampfaggregat ausgerüstet war. Das zeigte sich auch in seinen Leistungen: im Horizontalflug erreichte der C-35 mehr oder weniger gut und gerne 335'000 Meter pro Stunde, d.h. mit fast einem Drittel Mach; sinkend, im Sturzflug und mit Rückenwind war er sogar etwas schneller. Über ein einziehbares Fahrwerk, Landeklappen, einen brauchba-



ren oder funktionstüchtigen Sprechfunk, eine komplette Blindflugeinrichtung und ähnlichen fremden Firlefanz verfügte unser „Archäopterix“ jedoch noch nicht. Jede Entwicklung braucht halt ihre Zeit. Ich möchte aber trotzdem nichts Böses gesagt haben. Ein lahmer Esel, der mich trägt, ist sicher allemal besser als kein Esel. Auch die älteste Kanone sei besser als keine Kanone, habe Churchill seinerzeit gesagt, als England 1940 auf die Invasion der Deutschen wartete.

Wie dem auch sei, im Februar 1942 musste ich auf dem Militärflugplatz Dübendorf im Kanton Zürich auf einem dieser altherwürdigen „Vögel“ – von den Franzosen „vieux coucou“ genannt – einen Trainingskurs absolvieren. Das heisst, einer dieser Dienste, die unsere Besatzung zwischen den Wiederholungskursen und im Aktivdienst, zwischen den Ablösungen machen mussten, damit sie nicht etwa das „Hebeln“ verlernten. Dabei wurde mir für einen meiner Flüge ein unbekannter Beobachter zugeteilt, ein Lt Clavadetscher aus dem Bündnerland, einer der in seinem abgelegenen Berg- und Randkanton noch nie etwas von einem Pilot Ramseier gehörte hatte. Als er zu meiner Maschine wie oben beschrieben kam, blieb er einen Moment lang unsicher stehen, so als ob er aufgrund eines gesunden Instinktes gleich wieder kehrt um machen möchte und sagte zu mir in misstrauischem Ton: „Tschau! – wie fliegst Du? Das Misstrauen muss man verstehen. Es ist in der Tat nicht das Gleiche, ob man seine Kapriolen in der Luft selber ausführt oder ob man diesen als Passagier hilf- und wehrlos ausgeliefert ist. Je nach dem wie rau und gröblich einer vorne mit dem Steuer umgeht, kann es dem Fluggast im Fond ganz ordentlich auf den Magen drücken.

Ich sprach deshalb meinem skeptischen Kollegen gut zu und forderte ihn auf jetzt einfach einzusteigen, alles Weitere werde man dann ja sehen. Aber es stimme na-

türlich schon, wie ein berndeutsches Sprichwort richtig besage, dass backen und brauen nicht immer gelingen.

Nach dem tröstlichen Wort liess sich mein Beobachter gottergeben auf dem hinteren Sitz nieder und richtete sich mit seinen Geräten häuslich ein. Und kurz darauf starteten wir in einer dreier Patrouille – in Keilformation –, ich als Numero 2, links hinter dem Patrouillenführer. Wir sollten im Gebiet der Schwägalp, des Kronbergs und der Höchalp Infanterie und Säumer photographieren, welche dort im Schnee Manöver abhielten. Solche Luftaufnahmen waren damals in Mode gekommen, um unseren Bodentruppen zu zeigen, wie deutlich man sie von oben sehen konnte und wie wichtig es deshalb sei, sich stets so gut wie möglich zu tarnen. Bei diesen Fotoaufnahmen ging es nicht immer ohne Zwischenfälle und Missgeschicke ab. Einer meiner Kollegen in der Staffel, ein Lt. Eisengrimm, hatte sich nicht lange zuvor in Chur dermassen bemüht, seinem Beobachter zu einem möglichst guten „Schuss“ zu einer guten Aufnahme zu verhelfen, dass er im Eifer beim Hinunterspiralen den Bergrücken des Calanda trotz seiner 2800 m Höhe nicht beachtete und mit flotten 200 km Geschwindigkeit am Osthang kopfüber in den steilen Wald flog. Seine Maschine samt allem Drum und Dran, drinnen und aussen, und dazu ein Dutzend Bergtannen gingen dabei kaputt. Aber – o Wunder – dem Piloten und dem Beobachter krümmte die Karambolage mit Totalschaden kaum ein Haar. Unglaublich, aber wirklich und wahrhaftig wahr. Da kann man wirklich von Glück im Unglück sprechen.

Aber, «revenons à nos propres moutons!», wie der Welsche sagt. Nach dem Start flogen wir zuerst eine Zeit lang geradeaus Richtung Südosten, danach, nach ungefähr 5 Minuten, drehten wir nach links ab und nahmen Kurs nach Osten. Rechter Hand im Süden, direkt vor unserer Nase lag eine kompakte, mindestens 400 Meter dicke Nebelschicht, welche das Gebiet zwischen der March und dem Toggenburg zum grössten Teil zudeckte. Sichtbar waren einzig die über 1200 Meter hohen Gipfel. In etwa 40 km Entfernung sah man klar und scharf die Säntis-Kette, vom Lütischpitz bis zum Schäfler, und davor den Stockberg, die Höchalp und den Kronberg. In unmittelbarer Nähe tauchten die Hügel und Bergketten des Zürcher Oberlandes auf, die Kreuzegg, die Höchhand, der Schwarzberg und die markante Pyramide des Hüttkopfes. Dagegen war vom Rest dieses Gebietes, mit all seinen unzähligen Hügeln und Kanten, mit seinen Geländegibeln und Felsköpfen, Höhen und „Eggen“, mit seinen tief eingeschnittenen Tobeln, Gräben, Tälern und Geländeeinschnitten, mit seinen steilen Felswänden und Abbrüchen, nichts zu sehen. Nicht einmal der Bachtel mit seinem hohen Aussichtsturm oder das Hörnli mit seinem Signal kamen zum Vorschein und auch keiner der Bergrücken zwischen Ferewalts- und dem Schauenberg. Aber ich wusste sehr wohl, welch weitreichendes, waldiges Durcheinander, fast ohne ein flaches Stück Land, unter dem Nebel lag.

Um möglichst schnell in die Höhe und vom Nebelmeer wegzukommen – „denn es ist Jedem eingeboren, dass sein Gefühl hinauf und vorwärts drängt!“ – zog der Patrouillenführer so stark als erlaubt am Steuerknüppel und mit neun oder zehn Metern in der Sekunde stiegen wir gegen den hellblauen Himmel. Diese Kraftübung wurde meiner Maschine bald einmal zuviel. Als wir ungefähr auf 2500 Meter über Grund, d.h. über dem Niveau vom Startplatz Dübendorf, oder nahezu 3000 Meter über Meer waren, fing es auf einmal unter der Motorhaube an zu scheppern, krachen, kesseln, klopfen, und rumpeln, und bevor ich richtig bemerkte was passiert war, stockte auch schon der „Schwirbel“ – das heisst in der Fliegersprache der Propeller- und stand letztendlich bocksstill. Es bestand kein Zweifel, mein nobles Hispano-Suiza Triebwerk und seine sämtlichen 860 PS hatten den Geist aufgegeben und den Betrieb eingestellt, mit dem Ergebnis, dass ich den Anschluss an die zwei anderen Flugzeuge sofort verlor. Der Capo konnte vorne lange Zeit winken und gestikulieren, ich solle sofort aufschließen – ultra posse nemo potest – heisst in neoklassischem Lateinisch eine klassische Lebensweisheit von mir: niemand kann mehr als er kann!

Ich ging, was hätte ich anderes tun können, in den Gleitflug über wie ein Segelflugzeug, machte auf dem Absatz „demi-tour“, um ins offene Gelände und wenn möglich vom Nebel wegzukommen. Gleichzeitig hebelte und hantierte ich mit allen Händen an den Bedienungsknöpfen und –Griffen, um meinen Motor wieder in Gang zu bringen. Mit aller Kraft drückte auf den Anlasser, mit der Handpumpe spritzte ich wie wild Benzin ein, dazu schaltete ich mehrmals die Zündung ein und aus, startete dabei immer und immer wieder meine Bordinstrumente an – Thermometer, Staudruckmesser, Wendezeiger, Variometer, Höhenmesser et tout le reste – und dazwischen schimpfte und lamentierte ich wie ein Bierfuhrmann bei Föhnwetter. Aber all das Manövrieren und Hebeln, alles Schimpfen und Reklamieren war für die Katze, unser 3-Tönnler schoss mit blockiertem Propeller nach unten wie ein Meteor und der Zeiger des Variometers stand fast am unteren Anschlag. So kam ich bald einmal zur Erkenntnis, dass es wohl oder übel nicht zu vermeiden sei, in die Erbsensuppe unter uns einzutauchen und darunter irgendwo eine Notlandung zu probieren, falls ich mir nicht schon vorher ... Wie auch immer, man wird's dann ja sehen!

Im Jahre 1919 schrieb die Flugplatz-Direktion von Dübendorf in einem UKAS „die grösste Sicherheit bietet ein Flug über dem Flugplatz selbst, indem hierbei im Falle einer Motorpanne, die „glatte“ Landung auf dem Platz jederzeit möglich sei.“ Das war wohl richtig. Hätte ich doch nur auf diesen guten Rat gehört, dann wäre ich jetzt im Februar 1942 nicht in eine so unmögliche und verzwickte Lage geraten. Weit und breit war weder ein Landeplatz noch eine Lücke im Nebel zu sehen. Ja, sogar am Hinausspähen wurde uns die Freude genommen, weil der Motor mit seinem Stottern auch noch spuckte und spie, und weil uns seine Exkrete – ein Gemisch aus verwaschenem Schmieröl und kochendem Kühlmittel – die Windschutzschei-

be, unsere Brillengläser und Gesichter verschmierte. Als wir kurz darauf im Nebel verschwanden, sahen wir ringsherum erst recht gar nichts mehr. Es wurde jetzt gespenstisch grau und finster und beklemmend still. Nichts mehr war zu hören, nicht einmal mehr ein leises Pfeifen der Tragflächen und ihren Verspannungen. Ich schaltete die Zündung endgültig aus, drehte den Benzinhahn zu – und wartete auf einen Knall.

Es geht weiter im nächsten Flight VTR.

Aus dem Berndeutschen von Erica Baccalà-Burkhalter.

---

### **Récit d'un atterrissage « heureux » ou Quand le « pot » est nécessaire**

De notre ami : Johann Ramseier (pas notre président) nom d'emprunt par ailleurs.

Cette histoire, qui reflète parfaitement l'ambiance très spécifique de l'époque (deuxième guerre mondiale) a été écrite initialement en pur dialecte bernois (Bärendütsch). C'est dire, par définition, le lectorat restreint que cette nouvelle aurait touché. Similaire quant à l'humour narratif du récit de notre ami Max Dübendorfer publié dans le Flight VTR N° 14, notre comité de rédaction a pensé qu'on ne pouvait pas vous priver ni de cette histoire vraie, ni d'ailleurs de la plume fort plaisante de son auteur. Il a fallu, dans un premier temps, traduire le texte original en allemand standard tout en respectant le mieux possible les nuances comme les « piques » parfois incisives voulues par son auteur. Cette tâche très ardue et longue a été exécutée avec brio par l'épouse d'un des membres de votre comité en la personne de M<sup>me</sup> Erica BACCALA. Quelle en soit vivement remerciée. La suite fût plus simple et achevée par votre serviteur.

Enfin et pour terminer, le texte original étant un peu trop long, le récit sera publié en deux fois pour des raisons pratiques de publication.

Le rédacteur  
Jean-Luc Durand

Pendant la deuxième guerre mondiale, une grande partie de nos pilotes militaires ont évolué dans la « Troposphère helvétique » aux commandes du **C35**. Biplan -monomoteur -biplace à hélice conçu en 1936 qui, vu de nos jours, donne l'impression d'un revenant surgi du passé, aux allures de saurien fossile volant, datant des temps préhistoriques. Pourtant, au début des années 40, on essaya de se



persuader que ce malheureux aéroplane doté d'un canon – de trois mitrailleuses – de bombes explosives et/ou incendiaires serait tout à fait crédible et pris au sérieux comme avion : d'attaque au sol – de combat aérien – de reconnaissance armée et enfin d'observation tactique. (N.d.tr. : *bref la quadrature du cercle*). Un peu mesquin par définition, et réservé de l'enfance à la vieillesse, notre conseil fédéral se résigna enfin (la larme à l'œil) en 1954, à réformer cet ancêtre volant en l'envoyant à la « casse ».

Il n'y eut qu'un survivant qui trône désormais au Musée des Transports de Lucerne comme curiosité d'un passé fort lointain.

Cet « éternel », puissant et glorieux représentant de notre armée de l'air était équipé d'un vaillant moteur Hispano-Suiza à essence - 12 cyl. en V de 860 CV d'une conception tout de même plus récente que celui fonctionnant à la vapeur et qui équipait la machine volante de Sir Hiram Stevens Maxim (l'inventeur de la mitrailleuse).

(N.d.tr. : *le moteur HS 77 et ses dérivés Saurer, a tout de même équipé des appareils très connus comme les Moranes 3800- les Dewoitins 520 – les C36 – et sous licence ou presque..... les Yak III et 9*).

Cela dit, en terme de performances, notre C35 frôlait péniblement le 335'000mètres à l'heure en croisière (sic), (335 km/h pour le commun des mortels), ou 1/3 de Mach 1. !!!

En piqué, et avec du « vent arrière », notre C35 atteignait tout de même des vitesses un peu plus élevées. (N.d.tr. : *Il est évident qu'avec un CX d'armoire normande...*). Quant à un train rentrant, à des volets d'atterrissage, à une radio fonctionnelle, à un équipement complet pour vol aux instruments ou à des accessoires et « gadgets » d'origines étrangères, ne rêvons pas ! Notre « Archéoptéryx » en était totalement dépourvu. Il est vrai que tout développement a besoin de temps et sans me montrer méchant je dirais qu'il vaut mieux avoir un âne boiteux qui vous porte que point d'âne du tout, ou citant Churchill qui craignait l'invasion allemande de l'Angleterre en 1940 : -Avoir de vieux canons à disposition est toujours préférable à point de canons du tout-.

Ceci étant écrit en forme de préambule, venons-en à mon aventure.

J'ai dû me rendre, un jour de février 1942, à l'aérodrome de Dübendorf/Zürich pour effectuer un de ces vols d'entraînement de routine que nous devions faire entre les périodes de cours de répétition et en dehors du service actif proprement dit, dans le but de ne pas « perdre la main ». La machine qui m'était dévolue ce jours là était un de ces « vieux coucous » hors d'âge. (N.d.tr. : *en français dans le texte*). On m'a alors adjoint pour ce vol un certain Lieutenant Clavadetscher originaire des Grisons qui, débarquant des montagnes de son canton situé aux « marches » du territoire, n'avait bien entendu jamais entendu parler d'un pilote Ramseier. Quand il s'approcha de mon avion (décrit en détail plus haut), il resta planté, l'air indécis, comme si son instinct de conservation lui avait recommandé de tourner les talons et de s'en

aller. Il m'adressa pourtant après quelques instants, d'une voix méfiante un : « Ts-chauuu !! » – comment voles-tu ? Il faut bien entendu comprendre le ton méfiant utilisé. Car, il est bien différent de se trouver en l'air à faire des « cabrioles » soi même que de se retrouver « pieds et points liés » sans aucun moyen d'intervenir, livré aux mains d'un autre qui, suivant l'élégance et/ou la brusquerie de son pilotage vous retournera l'estomac. Je rassurai complètement mon collègue sceptique et l'invitai à monter à bord. On verra par la suite ce qu'il advint. Mais comme le dit un dicton en dialecte bernois : « la cuisson comme le brassage ne réussissent pas toujours » (N.d.tr. : *il s'agit du brassage de la bière*).

Après mes paroles réconfortantes, mon observateur, confiant dans les voies du Seigneur, s'installa dans le siège arrière et organisa tout son équipement et matériel.

Peu de temps après, nous décollions en patrouille de trois et en formation flèche. J'occupais la position 2 à gauche en dessous du chef de patrouille. Notre but était de prendre des photos de l'infanterie et du train en manœuvre par temps de neige, dans les environs du Schwägalp, du Kronsberg, et du Höchalp. A l'époque, il était à la mode de s'en aller photographier nos troupes pour leur monter (preuves à l'appui) qu'ils étaient très facilement repérables depuis les airs et qu'il était essentiel qu'ils se camouflent le mieux possible. Ces vols de reconnaissance photo ne se sont pas toujours déroulés sans anicroches, tant s'en faut. Récemment, un de mes camarades d'escadrille, un certain Lt. Eisengrimm s'était efforcé, dans la région de Coire, d'aider au maximum son observateur lors la prise de clichés. Dans le feu de l'action, engagé dans une spirale descendante, et oubliant la proximité de la crête du mont Calanda, pourtant à 2800 mètres d'altitude, il alla se planter à la verticale dans la forêt sur le flan Est de la montagne avec un bon 200km/h. Son appareil dévala dans tous les sens à travers la forêt, dont il massacra une bonne douzaine de sapins. Oh miracle... pilote comme observateur se sont sortis des décombres de l'appareil totalement détruit, sans une égratignure. Incroyable, mais vrai. On pouvait vraiment parler là de chance dans la malchance!

Mais revenons à nos moutons (N.d.tr. : *en français dans le texte*) comme disent les Welsches. Après le décollage, nous avons volé en ligne droite, direction sud-est. Puis au bout de cinq minutes environ, nous obliquâmes à droite et mimés le cap à l'est. A notre droite, direction sud, droit devant nous, se trouvait une masse compacte de brouillard d'au moins 400 mètres d'épaisseur qui couvrait pratiquement toute la région se situant entre la March et le Toggenburg. Seuls étaient visibles les sommets dépassant 1200 mètres. Par contre dans un rayon de 40 km, on pouvait voir parfaitement bien la chaîne du Säntis de Lütischpitz à Schäfli, et en premier plan le Stockberg, le Höchalp et le Kronberg. A distance moyenne, on distinguait les collines et chaînes montagneuses de l'Oberland Zürichois et le Schwarzberg avec ses pyramides de Hüttkopfes. A l'inverse, le reste de la région et ses myriades de collines vallons et nombreux défilés, gorges, et parois abruptes avaient disparu de notre vue. Comme d'ailleurs le Bachtel avec sa tour d'observation, le Hörnli, le Ferewalts et le Schauenberg.

Je savais donc parfaitement qu'en dessous de nous, sous le brouillard, il n'y avait pratiquement aucun terrain un tant soit peu dégagé.

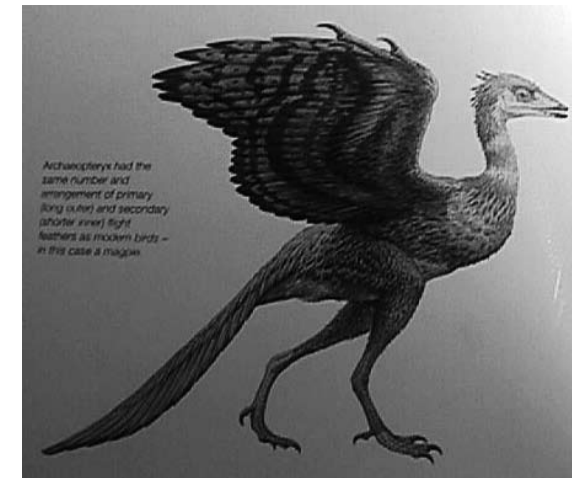
Pour arriver le plus rapidement possible au dessus de la mer de brouillard, et dans un réflexe bien connu, qui veut qu'on essaye par tous les moyens de surmonter les obstacles pour aller de l'avant, notre chef de patrouille tira sur son manche au maximum du possible pour, avec un taux de montée de 9 à 10 mètres/sec, nous propulser dans le bleu firmament. Mais, ce jours-là, l'effort demandé à ma machine fût trop important. En atteignant les 2'500 mètre/sol (c.-à.-d. quelques 3'000 mètres/mer environ), des signes inquiétants se manifestèrent sous le capot -moteur ; ça craquait, tapait, cognait, le tout accompagné de bruits sourds. Avant que je ne réalise ce qui se passait, mon « Schwirbel » (*N.d.tr. : Hélice en jargon d'aviation alémanique*) se retrouva en « croix » complètement arrêtée. Il ne faisait plus aucun doute que mon beau moteur Hispano-Suiza et ses 860 CV avait rendu l'âme et refusait tout service. Résultat, je perdais contact presque immédiatement avec mes deux équipiers et bien que mon chef de patrouille se mit à gesticuler avec vigueur, je ne pouvais que dégager et, comme le dit un dicton latin néo-classique que je considère comme essentiel dans la vie, : « Ultra posse nemo potest ». c.-à.-d. comme chacun sait : « Nul n'est tenu à l'impossible ».

Que pouvais-je dès lors faire d'autre que de rendre la main, me mettre en vol plané et faire demi-tour (*N.d.tr. : en français dans le texte*) pour essayer d'atteindre un terrain découvert en sortant de la mer de brouillard. Sur le champ, je me mis à manipuler tous les boutons, leviers et manettes dans l'espoir de remettre mon « moulin » en marche. Avec l'énergie du désespoir j'actionnais à plusieurs reprises le démarreur, la pompe à essence, et les contacts de l'allumage. Simultanément, je consultais mes instruments de bord : thermomètre – anémomètre – altimètre – indicateur tourne & penche et « tout le reste » (*N.d.tr. : en français dans le texte*). Mais malgré tout mes efforts, assortis de copieux jurons de charretier, toutes les manipulations ne donnèrent aucun résultat. Nos « trois tonnes » piquaient, hélice bloquée, comme un météore, vario pratiquement bloqué en butée. C'est alors que je réalisais qu'il n'y avait pas d'autre alternative que de plonger au travers de la « soupe au pois » et de tenter un atterrissage de fortune, pour autant que je n'aie pas percuté... Mais bon, comme on dit toujours, on verra bien !!!

Dans les années 1919, la direction de l'aérodrome de Dübendorf sortit un de ces fameux UKAS qui spécifiait : La plus sûre façon d'effectuer un vol est de rester dans les environs immédiats de l'aérodrome pour qu'en cas de panne moteur, on puisse à tout moment se poser élégamment et sans problèmes. Que tout cela était vrai... Si seulement j'avais écouté ce sage conseil en ce mois de février 1942. Je ne me serais pas fourré dans cette situation impossible et catastrophique. Où que l'on regardât il n'y avait pas plus de terrain de fortune que de « trous » dans le brouillard. Et cerise sur le gâteau, notre moteur, dans ses derniers râles crachait un mélange

d'huile et de liquide de refroidissement bouillant qui se déposait sur nos pare-brises, nos lunettes de vol et nos visages. Lorsque finalement nous disparûmes dans la masse de brouillard, nous étions devenu complètement aveugles. Tout était devenu gris-fantôme sinon obscure et le tout dans un silence presque palpable. Pas un bruit, si ce n'est le léger sifflement de l'air sur les surfaces portantes et à travers les haubans. Je coupai alors l'allumage, fermai l'arrivée d'essence et m'attendait à un impact violent !

Suite au prochain numéro.  
Traduction : Jean-Luc Durand



- N.B.: Zeichnung eines «Archäopterix» gemäss des aktuellen paläontologischen Kenntnissen.
- Familie: Dinosaurier/Theropod
- Epoche: 120 - 150 000 000 Jahre
- Ansicht des Paläontologen: Äusserste beschränkte Flugeigenschaften!!!
- Note: Dessin selon état actuel des connaissances en paléontologie d'un Archéoptérix.
- Ordre: Dinosauriens/théropodes
- Epoque: Jurassique
- Avis des paléontologues: Grandes réserves sur ses performances en vol!!!

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 Kenn-  
ntnis zu bringen ?*

*Sie haben eine Flieger-Anekdote  
zu erzählen ?*

*"FlightVTR" ist Ihr Blatt und steht  
zu Ihrer Verfügung. Wenden Sie  
sich bitte ohne weiteres an den  
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