



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



FLIGHT  **VTR**
 Periodisches Informationsblatt
 Bulletin d'information périodique

Das Wort des Steuermanns Geschätzte Mitglieder



..... Finanzkrise, Eurokrise, Naturkatastroph
 en, Flüchtlingselend, Pandemie,
 Ukrainekrieg, Energiekrise, Inflation:
 Seit Jahren befindet sich die Welt im
 Krisenmodus.

..... Wären die Krisen nicht so lehrreich,
 man könnte glatt daran verzweifeln!
 Die Schweiz hat sich in diesen Zeiten
 vergleichsweise wacker gehalten. Zur
 Selbstgefälligkeit besteht aber kein An-
 lass. Der Wind kann rasch drehen. Wir
 müssen mit kluger Politik und Eigen-
 verantwortung vorerst dafür sorgen,
 dass wir mit einem blauen Auge durch
 den Winter kommen; wir müssen uns
 im wahrsten Sinne des Wortes warm
 anziehen! Gerade jetzt scheint es mir
 wichtig, dass man sich spontan auch

mal was Schönes gönnt, sich durch einen Anlass verzaubern lässt oder einfach bewusst den Moment genießt. Gelegenheiten dazu gibt es viele, man muss sie nur packen!

Die Vereinsaktivitäten haben sich wegen der nur schriftlich durchgeführten Generalversammlung leider in Grenzen gehalten. Wir konnten jedoch den traditionellen Ausflug mit unseren Ehrenmitgliedern und den Herbanlass zusammen mit den Segelflugveteranen auf dem Thunersee bei prächtigem Wetter durchführen; beide Anlässe waren ein voller Erfolg und haben Freude gemacht. Entsprechende Berichte mit Fotos findet ihr auf den folgenden Seiten.

Der Vorstand ist bereits mit der Organisation der Generalversammlung 2023 beschäftigt. Diese wird am **Donnerstag, den 4. Mai 2023** auf dem Flugplatz Payerne stattfinden. Erstmals besteht die Möglichkeit mit dem Flugzeug anzureisen, da der Militärflugplatz nun auch eine zivile Flugplatzbewilligung besitzt.

Wir starten die Generalversammlung mit einer Besichtigung des neuen zivilen Flugplatzgebäudes «AEROPOLE» auf der Südseite des Geländes, wechseln dann auf die Nordseite zum Militärflugzeug-Museum «Clain d'Ailes». Dort

nehmen wir den Apéro ein, hören uns einen spannenden Fachvortrag an und führen die Generalversammlung inmitten der ausgestellten Militärflugzeuge durch. Nach getaner Arbeit wird uns das Büffet-Mittagessen aufgetragen. Anschliessend besteht die Möglichkeit zur eingehenden Begutachtung der Ausstellungsstücke.

Save the day!

Für die kommenden Festtage und den Jahreswechsel wünsche ich Euch nur das Beste. Ich freue mich auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr an der Generalversammlung.

Alle wollen die Welt verändern, aber keiner sich selbst.

Leo Tolstoi

Le mot du timonier

Chers membres

Crise financière, crise de l'Euro, catastrophes naturelles, misère des réfugiés, pandémie, guerre en Ukraine, crise énergétique, inflation : depuis des années, le monde est en mode crise. Si les crises n'étaient pas si instructives, on pourrait presque commencer à désespérer !

En comparaison internationale ou avec nos voisins, la Suisse se défend bien pendant cette période d'instabilité. Toutefois il n'y a pas lieu de faire preuve d'autosatisfaction. Le vent peut tourner rapidement. Pour l'instant, nous devons veiller, par une politique intelligente et une responsabilité individuelle, à passer l'hiver en baissant un petit peu le chauffage et en nous habillant chaudement, au sens propre du terme.

C'est justement maintenant qu'il me semble important de s'offrir spontanément quelque chose de beau, de se laisser enchanter par un événement ou tout simplement de profiter consciemment du moment présent. Les occasions ne manquent pas, il suffit de les saisir !

Les activités de l'association ont malheureusement été limitées en raison de l'assemblée générale qui n'a eu lieu que par écrit. Nous avons toutefois pu organiser la traditionnelle excursion avec nos membres d'honneur et la manifestation d'automne avec les vétérans du vol à voile sur le lac de Thoun par un temps magnifique ; les deux événements ont été un franc succès et ont fait plaisir. Vous trouverez les rapports correspondants avec des photos sur les pages suivantes.

Le comité s'occupe déjà de

*l'organisation de l'assemblée générale 2023. Celle-ci aura lieu le **jeudi 4 mai 2023 à l'aérodrome de Payerne**. Pour la première fois, il sera possible de s'y rendre en avion, puisque l'aérodrome militaire possède désormais une autorisation d'aérodrome civil.*

Nous commencerons l'assemblée générale par une visite du nouveau bâtiment civil de l'aérodrome «AEROPOLE» du côté sud du terrain, puis nous nous rendrons du côté nord au musée de l'aviation militaire « Clain d'Ailes ». Nous y prendrons l'apéritif, écouterons une conférence technique passionnante et tiendrons l'assemblée générale au milieu des avions militaires exposés. Une fois le travail terminé, le repas de midi sous forme de buffet nous sera servi. Ensuite, nous aurons la possibilité d'examiner en détail les objets exposés.

Save the day !

Je vous souhaite le meilleur pour les fêtes de fin d'année à venir et me réjouis de vous revoir l'année prochaine lors de l'assemblée générale.

Tout le monde veut changer le monde, mais personne ne veut se changer soi-même.

Leo Tolstoi

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser



Der diesjährige Supersommer war, wie wir ihn von früher auch kannten sehr warm, gefolgt von einem gefühlt zu kalten September. Was dabei auffiel waren die Kommentare in Fernsehen und Presse, welche die Hitze stets dem Klimawandel zugeschrieben, die zu kühlen Tage und Wochen typischerweise jedoch «nur» dem Wetter.

Als «Flugzeugführende» gehören wir nun einmal klimatechnisch nicht zu den «Guten», sondern werden durch unseren entsprechend grossen CO₂-Fussabdruck zu den Klimasündern par excellence gestempelt.

Da Wasserstoff als klimaneutraler Treibstoff für Grossflugzeuge laut Airbus erst 2035 verfügbar sein wird, und der Elektroantrieb für Kleinflugzeuge erst begrenzt eingesetzt werden kann, wird sich an unserem Image in absehbarer Zeit nicht viel ändern.

Andererseits kann das diesbezügliche Gewissen bei einer bestimmten öffentlichen Person allzu schlecht nicht sein, wenn diese per Cessna 182 in beschränkte französische Lufträume einfliegt und dabei die Einsatzfähigkeit zweier Dassault Rafale der Armée de l'Air et de l'Espace erfolgreich testet.

In eigener Sache:

Um mein altes Hirn noch etwas zu beschäftigen, besuche ich seit Anfang September Italienisch-Kurse.

Nun fühle ich mich als Berner Oberländer jedoch nicht mehr ganz wohl dabei und frage mich: Ist das schon «kulturelle Aneignung»?

Geniesst die Festtage, liebe Leserinnen und Leser!

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Man darf die Mehrheit nicht mit der Wahrheit verwechseln.

Jean Cocteau

Éditorial

Chères lectrices et chers lecteurs

Le super été de cette année a été très chaud, comme nous l'avons connu par le passé, suivi d'un mois de septembre trop froid. Ce qui était frappant, c'était les commentaires à la télévision et dans la presse, qui attribuaient toujours la chaleur au changement climatique, alors que les jours et semaines trop frais étaient « seulement » dus à la météo.

En tant qu'« avionneurs », nous ne faisons pas partie des « bons » du point de vue climatique. Pire, nous sommes considérés comme les pollueurs par excellence en raison de notre empreinte carbone élevée.

Comme l'hydrogène, carburant climatiquement neutre pour les gros avions, ne sera disponible qu'en 2035 selon Airbus, et que la propulsion électrique pour les petits avions ne peut être utilisée que de manière limitée, notre image ne changera pas beaucoup dans un avenir proche.

D'un autre côté, la conscience d'une certaine personne publique ne doit pas être trop mauvaise à cet égard, lorsqu'elle pénètre en Cessna 182 dans des espaces aériens français restreints et teste ainsi avec succès la capacité opérationnelle de deux Dassault Rafale de l'Armée de l'Air et de l'Espace.

En ce qui me concerne : Pour occuper encore un peu mon vieux cerveau, je suis des cours d'italien depuis début septembre. Mais en tant que Bernois de l'Oberland, je ne me sens plus très à l'aise et je me demande : Est-ce déjà de l'« appropriation culturelle » ?

Profitez des fêtes de fin d'année, chères lectrices, chers lecteurs !

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

Il ne faut pas confondre majorité et vérité.

Jean Cocteau



Ausflug mit unseren Ehrenmitgliedern

Bei prächtigem Frühsommerwetter trafen sich am 17. Juni Vorstand und Ehrenmitglieder samt Begleitung in Thun zum traditionellen Jahres-Ausflug.

Mit dem Kursschiff ging es bis nach Hilterfingen mit anschliessendem kurzen «Aufstieg» zum Museums- Schloss Hünegg.

Das Schloss Hünegg ist kein gewöhnliches Museum. Vielmehr ist es ein einzigartiges Beispiel für die Lebensweise in vergangenen Zeiten. Die komplette, umfangreiche Ausstattung ist seit 1900 unverändert.

Unter kundiger Führung durch den Schloss-Kastellan Toby wurde der Rundgang zu einer Reise durch die Vergangenheit und vermittelte den Eindruck als wäre die Zeit stillgestanden.



Mit einem Spaziergang durch den prächtigen Schlosspark ging es Richtung Bellevue au Lac zum Mittagessen auf der See-Terrasse mit Blick auf das imposante Voralpen- und

Alpenpanorama vom Gantrisch über das Stockhorn, den Niesen bis zu Eiger, Mönch und Jungfrau. Zurück mit dem Schiff in Thun konnten wir auf einen gelungenen Tag mit bleibenden Erinnerungen zurückblicken.

Urs Adam

Excursion avec nos membres d'honneur

C'est par un magnifique temps de début d'été que le comité, les membres d'honneur et leurs accompagnants se sont retrouvés le 17 juin à Thoun pour la traditionnelle excursion annuelle. Le bateau a fait le

trajet jusqu'à Hilterfingen, suivi d'une courte « montée » au musée-château de Hünegg.





Le château de Hünegg n'est pas un musée ordinaire. Il s'agit plutôt d'un exemple unique du mode de vie d'autrefois. L'équipement complet et volumineux n'a pas changé depuis 1900. Sous la conduite experte du

Bellevue au Lac pour dîner sur la terrasse du lac avec vue sur l'imposant panorama des Préalpes et des Alpes, du Gantrisch à l'Eiger, au Mönch et à la Jungfrau en passant par le Stockhorn et le Niesen.



De retour à Thoune en bateau, nous avons pu nous remémorer une journée réussie qui nous a laissé des souvenirs impérissables.

Urs Adam



châtelain Toby, la visite s'est transformée en un voyage à travers le passé et a donné l'impression que le temps s'était arrêté. Après une promenade dans le magnifique parc du château, nous avons pris la direction de l'hôtel

Opportunité exceptionnelle pour un vol d'Alpes en PC-7

De Daniel Delmenico (Vice-Président)

mon retour en train sur Genève (plus de 6 heures de voyage !).

Dans le cadre des cours d'instructeurs de vol à voile, j'ai eu le privilège pendant plusieurs années d'être pilote remorqueur désigné.

Un des instructeurs de vol à voile me fit une proposition de me déposer à Sion en PC-7 afin d'écourter mon voyage de retour. Proposition que j'acceptais sans broncher.

En juin 2011, on m'a demandé si j'étais disponible pour Locarno avec le Robin DR400/180 HB-EYS de l'OFAC, ce que j'ai accepté sans hésitation. Quelques semaines plus tard, je sautais dans le premier train à destination du Tessin.

Equipé et briffé, je pris place dans le PC-7 (siège arrière), s'ensuivit rapidement la mise en route de la turbine et le roulage en direction de la piste béton 26R. Une fois les derniers contrôles effectués, nous décollons de Locarno en direction du Simplon.

La semaine de remorquage se déroula sans incident et dans une ambiance très amicale.

De là-haut, une vue fantastique sur les Alpes italiennes, valaisannes et bernoises. Mon ami pilote me proposa un programme d'acrobatie que

Comme toute bonne chose à une fin, le samedi, je devais déjà penser à





J'acceptai sans autre forme de procès. Les tonneaux, les loopings et le passage des crêtes à la militaire s'enchaînaient pour mon plus grand plaisir. Le programme terminé, nous amorçons notre descente vers Sion.

Avant d'atteindre le point de report d'entrée Echo 2, je demande à mon ami d'effectuer un dernier tonneau, et de suite enchaîna, pas un mais deux et trois tonneaux ! Quelques minutes plus tard, nous pausions à Sion en toute sécurité. Une expérience inouïe qui restera gravée encore longtemps dans ma mémoire.

Aussergewöhnliche Gelegenheit für einen Alpenflug mit einer PC-7.

Von Daniel Delmenico (Vice Präsident)

Im Rahmen der Segelfluglehrerkurse hatte ich mehrere Jahre lang das Privileg, als Schlepppilot zu fungieren.

Im Juni 2011 wurde ich angefragt, ob ich für Locarno mit der Robin DR400/180 zur Verfügung stünde, die HB-EYS des BAZL zu fliegen, was ich ohne zu zögern annahm. Einige Wochen später stieg ich

in den ersten Zug ins Tessin. Die Schleppwoche verlief ohne Zwischenfälle und in einer sehr freundschaftlichen Atmosphäre.

Da alles Gute irgendwann ein Ende hat, musste ich am Samstag bereits an meine Rückreise mit dem Zug nach Genf denken (über 6 Stunden Fahrt!).

Einer der Segelfluglehrer machte mir den Vorschlag, mich mit einer PC-7 in Sion abzusetzen, um meine Rückreise zu verkürzen. Ich nahm den Vorschlag mit Begeisterung an.

Ausgerüstet und «gebrieft» nahm ich auf dem Rücksitz der PC-7 Platz, die Turbine wurde gestartet und wir rollten in Richtung der Betonpiste 26R. Nach den letzten Kontrollen starteten wir von Locarno aus in Richtung Simplon. Von dort oben bot sich uns ein

fantastischer Blick auf die italienischen, Walliser und Berner Alpen.

Mein Freund, der Pilot, schlug mir ein Akrobatikprogramm vor, das ich ohne weiteres akzeptierte. Zu meiner Freude folgten Rollen, Loopings und das Überqueren von Bergkämmen im «Militärstil». Nach Abschluss des Programms begannen wir unseren Sinkflug nach Sion.

Bevor wir den Meldepunkt Echo 2 erreichten, bat ich meinen Freund, eine letzte Rolle zu fliegen. Was folgte, waren nicht nur eine, sondern drei Rollen!

Wenige Minuten später landeten wir sicher in Sion.

Es war ein unglaubliches Erlebnis, welches mir noch lange in Erinnerung bleiben wird.

**Ein Flugzeug zu erfinden, ist nichts.
Es zu bauen, ein Anfang.
Fliegen, das ist alles.**



Fliegerdenkmal in Tromsø

Von Armando Bacçalà

Neulich auf der Reise durch die Lofoten zum Nordkap in Tromsø entdeckt:



Zu diesem historischen Flugboot ist dem Wikipedia folgendes zu entnehmen:

Die **Latham 47** war ein zweimotoriges französisches Flugboot der Société Latham & Cie in Doppeldeckerbauweise. Bekannt wurde dieser Typ, als eine dieser Maschinen 1928 bei der Suche nach dem verschollenen **Luftschiff Italia** spurlos in der Arktis nahe der Bäreninsel (südlich Spitzbergen) verschwand.

(Abschrift des Textes auf der Platte)

NORVEGE FRANCE

Le 18 juin 1928 à 16 heures

L'hydravion LATHAM 47 quitta Tromsø pour secourir l'expédition italienne en détresse sur la banquise polaire

A bord se trouvaient
Roald Amundsen – Guilbaud
Cavalier de Cuverville
Dietrichson
Brazy – Valette

Quelques heures plus tard l'hydravion s'engloutit dans les flots. Les éléments anéantirent cette œuvre magnifique de solidarité humaine ou Français et Norvégiens s'unirent pour un douloureux sacrifice.

Offert à la Norège et à Tromsø
par la société REVIMA ex-Latham

Dabei starben auch der berühmte Polarforscher **Roald Amundsen** und alle Besatzungsmitglieder. Die Latham 47 wurde von Jean Latham in Caudebec-en-Caux für die französische Marine entwickelt, insgesamt wurden 13 Maschinen hergestellt. Jean Latham war der Cousin des Luftfahrtpioniers Hubert Latham. Hubert Latham wurde durch seine Antoinette VII bekannt, mit der er bei seinem Flug über den Ärmelkanal 1909 notwassern musste.

Nordpolexpeditionen

Nobile brach am 11. Mai 1926 vom norwegischen Ny-Ålesund mit seinem Luftschiff zu einer ersten Polarfahrt auf. Er fuhr am 12. Mai 1926 im Luftschiff Norge gemeinsam mit Roald Amundsen und dem Sponsor der Expedition, dem Amerikaner Lincoln Ellsworth, über den Nordpol. Damit waren sie die ersten Menschen, die den Nordpol zweifelsfrei erreichten.

Zu dieser Zeit ging man noch davon aus, dass Robert Peary im Jahr 1909 den Pol als Erster erreicht hatte. Von Anfang an gab es aber Zweifel an seinen Angaben. Heute bestehen kaum noch Zweifel daran, dass Peary sein Ziel nicht erreicht hatte. Auch an den Angaben des Amerikaners Richard Byrd, der drei Tage vor Amundsen und Nobile mit einem Flugzeug über den Pol geflogen sein will, wurde von Anfang an bezweifelt. Da Belege und Zeugenaussagen fehlen, ist anzunehmen, dass Byrd den Pol um bis zu mehrere hundert Kilometer verfehlte.



Die Italia, 1928

(Deutsche Übersetzung):

NORWEGEN FRANKREICH

Am 18. Juni 1928 um 16 Uhr verließ das Wasserflugzeug LATHAM 47 Tromsø, um die italienische Expedition zu retten, die auf dem Polareis in Seenot geraten war.

An Bord befanden sich
Roald Amundsen – Guilbaud
Cavalier de Cuverville
Dietrichson
Brazy – Valette

Einige Stunden später versank das Wasserflugzeug in den Fluten. Die Elemente zerstörten dieses großartige Werk menschlicher Solidarität, bei dem sich Franzosen und Norweger in einem schmerzhaften Opfer vereint hatten.

Geschenk an Norwegen und Tromsø
von der Firma REVIMA ex-Latham

Bei einer zweiten Fahrt zum Nordpol, diesmal ohne Amundsen, startete Nobile am 23. Mai 1928 mit dem Luftschiff Italia bei Ny-Ålesund auf der Insel Spitzbergen und erreichte den Pol am 24. Mai. Einen Tag später stürzte die Italia mit ihren 16 Besatzungsmitgliedern auf dem Rückflug vom Nordpol unweit der Insel Foynøya im nordöstlichen Teil des Spitzbergenarchipels ab. Zehn Besatzungsmitglieder einschließlich Nobile wurden auf das Eis geschleudert, dabei kam ein Expeditionsteilnehmer ums Leben und die anderen wurden teilweise

schwer verletzt. Das geleichterte Luftschiff stieg mit den sechs an Bord verbliebenen Männern rasch wieder auf. Man fand nie eine Spur von ihnen. Nobile hatte noch kurz vor dem Start ein kleines Kurzwellenfunkgerät für den Wellenlängenbereich 30 bis 50 m im Luftschiff deponiert. Mit Hilfe dieses Geräts und dem nötigen Zubehör gelang es dem Bordfunker der Italia, Giuseppe Biagi, Notrufe abzusetzen, die jedoch tagelang ungehört verhallten.

Am 2. Juni 1928 empfing der russische Funkamateure Nikolai Reinholdowitsch Schmidt in Wochma einen SOS-Ruf der Nobile-Nordpolexpedition. Es fand eine internationale Rettungsaktion statt, aber Mussolini wollte nicht, dass Amundsen daran teilnahm. Deshalb startete dieser einen eigenen Rettungsflug mit Hilfe einer französischen Leihgabe, eines Latham-47-Wasserflugzeugs. Nach einem kurzen Zwischenstopp in Bergen ging es weiter nach Tromsø. Am 18. Juni stiegen hier Amundsen und der Pilot Leif Dietrichson zu. Die Maschine flog nach einigen Startversuchen Richtung Spitzbergen, kam jedoch nie dort an. Man fand später einen Schwimmer, der zweifelsfrei von der Latham 47 stammte, wie anhand von Reparaturen, die in Bergen vor dem Start ausgeführt worden waren, festgestellt werden konnte. Nach den

Beschädigungen war zu vermuten, dass die Maschine hart auf das Wasser aufgeschlagen war. Schließlich konnte noch ein Benzintank geborgen werden. Jemand hatte versucht, mit einem Holzpfropf eine undichte Stelle des Tanks zu verschliessen.

Der durch Knochenbrüche bewegungsunfähige Nobile wurde vom schwedischen Piloten Einar Lundborg in Sicherheit gebracht, die anderen Überlebenden am 12. Juli von den sowjetischen Eisbrechern Krassin und Georgi Sedow (Kapitän Wladimir Woronin) gerettet. Die internationale Zusammenarbeit, insbesondere die Beteiligung der Sowjetunion, rief ein starkes öffentliches Echo hervor. Der deutsche Rundfunk widmete dem Thema ein Jahr nach der Rettungsaktion ein Hörspiel mit dem Titel «SOS ... rao rao ... Foyt – «Krassin» rettet «Italia». Bei dieser Rettungsaktion konnte das eigentliche Heimatland der Expedition, Italien unter Mussolini, selbst durch breite Empörung der einheimischen Bevölkerung nicht dazu bewegt werden, sich zu beteiligen. Es nahm erst relativ spät auf internationalen Druck hin mit zwei Kleinflugzeugen daran teil.

Technische Daten

Besatzung	4
Länge	16.30 m
Spannweite	25.20 m
Höhe	5.20 m
Flügelfläche	120.20m ²
Leermasse	4'900 kg
Max. Abfluggewicht	6886 kg
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Dienstgipfelhöhe	4000 m/M
Reichweite	900 km
Triebwerke	2 Farman 12We 12 Zylinder à je 500 PS



Voici ce que l'on peut lire sur Wikipedia à propos de ce bateau volant historique :

Le Latham 47 était un bateau volant français bimoteur de la Société Latham & Cie, construit en biplan. Ce type d'appareil est devenu célèbre lorsqu'en 1928, l'un d'entre eux a disparu sans laisser de traces dans l'Arctique, près de l'île de l'Ours (au sud du Spitzberg), lors de la recherche du dirigeable disparu Italia. Le célèbre explorateur polaire **Roald Amundsen** et tous les membres de l'équipage ont péri dans cette catastrophe.

Le Latham 47 a été développé par Jean Latham à Caudebec-en-Caux pour la marine française, 13 appareils ont été fabriqués au total. Jean Latham était

le cousin du pionnier de l'aviation Hubert Latham. Hubert Latham s'est fait connaître par son Antoinette VII, avec lequel il a dû amerrir lors de son vol au-dessus de la Manche en 1909.

Expéditions au pôle Nord

Nobile partit le 11 mai 1926 de Ny-Ålesund, en Norvège, à bord de son dirigeable pour une première expédition polaire. Le 12 mai 1926, il traversa le pôle Nord à bord du dirigeable Norge en compagnie de Roald Amundsen et du sponsor de l'expédition, l'Américain Lincoln Ellsworth. Ils sont ainsi devenus les premiers hommes à atteindre le pôle Nord sans aucun doute.

A cette époque, on pensait encore que Robert Peary avait atteint le pôle

en premier en 1909. Mais dès le début, des doutes subsistaient quant à ses déclarations. Aujourd'hui, il ne fait plus guère de doute que Peary n'a pas atteint son objectif. Les déclarations de l'Américain Richard Byrd, qui affirme avoir survolé le pôle en avion trois jours avant Amundsen et Nobile, ont également été mises en doute dès le début. En l'absence de preuves et de témoignages, on peut supposer que Byrd a manqué le pôle de plusieurs centaines de kilomètres.

L'Italia, 1928

Lors d'un deuxième voyage au pôle Nord, cette fois sans Amundsen, Nobile a décollé le 23 mai 1928 avec le dirigeable Italia de Ny-Ålesund sur l'île de Spitzberg et a atteint le pôle le 24 mai. Un jour plus tard, l'Italia et ses 16 membres d'équipage se sont écrasés lors de leur vol retour du pôle Nord, non loin de l'île de Foyntøya, dans la partie nord-est de l'archipel du Svalbard. Dix membres d'équipage, dont Nobile, ont été projetés sur la glace, entraînant la mort d'un membre de l'expédition et des blessures parfois graves pour les autres. Le dirigeable allégé est rapidement remonté avec les six hommes restés à bord. On n'a jamais retrouvé leur trace. Peu avant le décollage, Nobile avait déposé dans le dirigeable un petit appareil radio à ondes courtes pour la



plage de longueurs d'ondes de 30 à 50 m. A l'aide de cet appareil et des accessoires nécessaires, l'opérateur radio de bord de l'Italia, Giuseppe Biagi, parvint à lancer des appels de détresse, qui restèrent cependant sans écho pendant plusieurs jours.

Le 2 juin 1928, le radioamateur russe Nikolai Reinholdowitsch Schmidt reçut à Wochma un SOS de l'expédition Nobile au Pôle Nord. Une opération de sauvetage internationale eut lieu, mais Mussolini ne voulait pas qu'Amundsen y participe. Ce dernier a donc lancé son propre vol de sauvetage à l'aide d'un hydravion Latham-47 prêté par la France. Après une courte escale à Bergen, le voyage se poursuivit jusqu'à Tromsø. Le 18 juin, Amundsen et le pilote Leif Dietrichson y ont embarqué. Après quelques tentatives de décollage, l'avion a pris la direction du Spitzberg, mais n'y est jamais arrivé. On trouva plus tard un flotteur qui provenait sans aucun doute du

Latham 47, comme on put le constater grâce aux réparations effectuées à Bergen avant le décollage. D'après les dommages, on pouvait supposer que l'appareil avait durement touché l'eau. Enfin, un réservoir d'essence a pu être récupéré. Quelqu'un avait essayé de colmater une fuite du réservoir avec un bouchon en bois.

Nobile, immobilisé par des fractures, a été mis en sécurité par le pilote suédois Einar Lundborg, et les autres survivants ont été secourus le 12 juillet par les brise-glaces soviétiques Krassin et Georgi Sedov (capitaine Vladimir Voronin).

La coopération internationale, et notamment la participation de l'Union soviétique, a suscité un fort écho public. Un an après l'opération de sauvetage, la radio allemande a consacré une pièce radiophonique à ce sujet, intitulée « SOS ... rao rao ... Foyntøya – « Krassin » sauve « Italia ». Lors de cette opération de sauvetage, le véritable pays d'origine de l'expédition, l'Italie sous Mussolini, n'a pas pu être incité à participer, même par une large indignation de la population locale. Ce n'est que relativement tard, suite à la pression internationale, qu'elle s'est finalement engagée avec deux petits avions.

Données techniques

Équipage	4
Longueur	16.30 m
Envergure	25.20 m
Hauteur	5.20 m
Surface alaire	120.20m ²
Masse à vide	4'900 kg
Poids maximal au décollage	6886 kg
Vitesse maximale	170 km/h
Altitude de pointe de service	4000 m/M
Rayon d'action	900 km
Moteurs	2 Farman 12We 12 cylindres de 500 CV chacun





Fahnen für die Veteranen

Für den Herbstausflug 2022 spannten am 22. September die Segelflug- und die Motorflug-Veteranen des AeCS zusammen. Statt über die Wolken ging es bei prächtigem Wetter über die sanften Wellen des Thunersees.

Von Franz Wegmann

Es war ein sympathischer Einstieg in eine mehrstündige Schiffs-Rundfahrt auf dem malerischen Thunersee. An der Anlegestelle des MS «Stadt Thun» neben dem Bahnhof wurden die Veteranen von der Swiss Lady (frei nach Pepe Lienhard) und ihrem Mann empfangen: Vreni Hiltbrand spielte zur Einstimmung ihr Alphorn und ihr Mann

Peter begleitete sie an der Drehorgel. Auch während der Kreuzfahrt sorgten die beiden für die Begleitmusik.

Kaum hatte das grosse, weisse Schiff, von Bug bis Heck mit den Kantonsfahnen geschmückt, abgelegt, ertönte aus den Lautsprechern die Begrüssung der rund 170 Veteranen. Wieder einmal hatten sich die Segelflieger/innen mit den Motorflieger/innen zusammengetan, um sich auszutauschen. Praktisch lautlos glitt die «Stadt Thun» über den See, während an den Tischen bei gutem Essen und Trinken lebhaft diskutiert wurde. Man tauschte Erinnerungen aus und kommentierte aktuelle Ereignisse. Und man entdeckte auch Neues am Gegenüber: Da ist ein Veteran leidenschaftlich aktiv als Schauspieler, dort

arbeitet ein anderer intensiv an einem Buchprojekt, ein Dritter erörtert mit Tischnachbarn die Landetechnik mit Heckradflugzeugen. Vielseitigkeit in den Diskussionen war garantiert.

Teil des OK des diesjährigen Herbstausfluges war offensichtlich auch Petrus. Er lieferte das perfekte Reise-wetter: Sonnig aber nicht heiss und auch nicht kalt, eben perfekt. Von den verschiedenen Schiffsdecks mit freier Sicht rundum konnte man die male-riche Umgebung des Thunersees mit imposanten Bergen, schmucken Dörfern, stolzen Schlössern und Villen bewundern, die wie im Film langsam

am Auge vorbeizogen. Nur – vor lauter Reminiszenzen-Austausch verpassten wohl viele Veteranen diesen Augenschmaus oder genossen ihn nur für kurze Zeit.

Und schliesslich, wie immer, hat auch das Schöne sein Ende. Nach der Rückkehr in den Hafen von Thun zerstreute sich die Veteranenschar rasch in alle Winde. Bleibt die Vorfreude auf das nächste Treffen.

Weitere Bilder und Informationen sind auf unserer Website www.mot-flug-veteranen.ch/ berichte ersichtlich.





Des drapeaux pour les vétérans

Pour la sortie d'automne 2022, les vétérans du vol à voile et du vol à moteur de l'AéCS se sont associés le 22 septembre. Au lieu de traverser les nuages, le vol s'est déroulé par un temps magnifique au-dessus des douces vagues du lac de Thoue.

Par Franz Wegmann

C'était une entrée en matière sympathique pour une croisière de plusieurs heures sur le pittoresque lac



de Thoue. Au débarcadère du MS « Stadt Thun », à côté de la gare, les vétérans ont été accueillis la Swiss Lady (librement inspirée de Pepe Lienhard) et son mari : Vreni Hiltbrand a joué de son cor des Alpes en guise d'introduction et son mari Peter l'a accompagnée à l'orgue de barbarie. Les deux hommes ont également assuré l'accompagnement musical pendant la croisière.



A peine le grand bateau blanc, décoré de la proue à la poupe avec les drapeaux du canton, avait-il largué les amarres que les haut-parleurs ont retenti pour accueillir les quelque 170 vétérans. Une fois de plus, les pilotes de planeur s'étaient associés aux pilotes de moteur pour échanger leurs points de vue. La ville de Thoue glissait pratiquement sans bruit sur le lac, tandis que les discussions étaient animées aux tables autour d'un bon repas et de boissons. On a échangé

des souvenirs et commenté des événements actuels. Ce fut également l'occasion de découvrir aussi des nouvelles choses : Un vétéran est passionnément actif en tant qu'acteur, un autre travaille intensément à un projet de livre, un troisième discute avec ses voisins de table, de la technique d'atterrissage avec des avions à roues arrière. La diversité des discussions était garantie.

Le comité d'organisation de l'excursion d'automne de cette année a manifestement aussi bénéficié de l'aide de la météo. Elle a fourni le temps d'un voyage parfait : ensoleillé, ni trop chaud ni trop froid, bref, parfait. Depuis les différents ponts du bateau, avec une vue dégagée tout autour, on a pu admirer les environs pittoresques du lac de Thoue avec ses montagnes imposantes, ses jolis villages, ses fiers châteaux et villas qui défilaient lentement devant nos yeux comme dans un film. Toutefois - à force d'échanger des souvenirs, de nombreux vétérans ont sans doute manqué ce plaisir des yeux ou n'en ont profité que pendant un court laps de temps.

Et finalement, comme toujours, la beauté a une fin. Après le retour au port de Thoue, la foule des vétérans s'est rapidement dispersée aux

quatre vents. Il ne reste plus qu'à se réjouir de la prochaine rencontre.

Pour de plus amples informations veuillez consulter notre site : [/www.mot-flug-veteranen.ch/berichte](http://www.mot-flug-veteranen.ch/berichte)



Die Präsidenten: Hans-Peter Gerber (Segelflug) und Urs Adam (Motorflug)

Les Présidents : Hans-Peter Gerber (Vol à Voile) et Urs Adam (Vol à Moteur)



Gelegentlich unterstützen die Motorflug-Veteranen die Kategorie «Sportsman» der Swiss Aerobatic Association mit einem finanziellen Beitrag.

Die Preise werden normalerweise anlässlich des Swiss National Aerobatic Championship (SNAC) an die Piloten und Pilotinnen der ersten 3 Ränge an Ort vergeben. Die Rangverkündigung und die Preisverleihung hätte gemäss Programm am Samstag, 10. September in Thun stattfinden sollen.

Doch es kam anders. Schlechtes Wetter mit Gewittern führten dazu, dass die Veranstaltung nach nur einem von normalerweise 3 Durchgängen bereits am Mittwoch abgebrochen werden musste. Der Hagel hatte auch Flugzeuge am Boden beschädigt.

Die gute Nachricht war, dass die Wertung des einzigen Fluges zählte und das Resultat feststand. Ohne mein Wissen waren alle Teilnehmenden am Mittwoch abgereist. So kam es, dass ich etwas verspätet, jedoch mit Begeisterung am Samstag,

29. Oktober in Bex den finalen Flügen des Hamilton Swiss Aerobatic Cups bei idealem Wetter beiwohnen und unsere Preise für das „SNAC“ von Thun feierlich übergeben durfte.

- 1. Rang: Aurélien Despland**
- 2. Rang: Jérôme Schaller**
- 3. Rang: Alexander Tamagni**

Hans-Peter Graf



Bex, 29. Oktober 2022: das Basisflugzeug der Kategorie „Sportsman“ EXTRA 200

Bex, 29 octobre 2022 : l'avion de base de la catégorie « Sportsman » EXRTA 200

De temps à autre, les vétérans du vol à moteur soutiennent la catégorie « Sportsman » de la Swiss Aerobatic Association par une contribution financière. Les prix sont normalement remis sur place aux pilotes des trois premiers rangs lors du Swiss National Aerobatic Championship (SNAC). Selon le programme, la proclamation des

résultats et la remise des prix auraient dû avoir lieu le samedi 10 septembre à Thoune.

Mais il en a été autrement. Le mauvais temps, accompagné d'orages, a entraîné l'interruption de la manifestation dès le mercredi, après seulement une manche sur les trois prévues normalement. La grêle avait également endommagé des avions au sol.

La bonne nouvelle était que le classement de l'unique vol comptait et que le résultat était connu. Sans que je le sache, tous les participants étaient partis le mercredi.

C'est donc avec un peu de retard, mais avec enthousiasme, que j'ai pu assister aux vols finaux de la Hamilton Swiss Aerobatic Cup le samedi 29 octobre à Bex, par un temps idéal, et remettre solennellement nos prix pour le « SNAC » de Thoune.

- 1ère place : Aurélien Despland**
2ème place : Jérôme Schaller
3ème place : Alexander Tamagni

Hans-Peter Graf



Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

Carlo Ferrari	Grenchen
Stefan Freudiger	Bremgarten b. Bern
Fergg Rolf	Ennetbürgen
Baumann Markus	Niederglatt
Ueli Leutert	Küsnacht
Toni Huwyler	Münchenstein
Jörg Thurnheer	Aetingen

Last Flight Last Destination



**Alfred «Zubi»
Zuberbühler**

3. März 1929 –
3. August 2022 †

Nach mehr als 93 Jahren hat uns unser Fliegerkamerad für immer verlassen. Eine liebenswürdige und interessante Persönlichkeit ist nicht mehr unter uns.

Fredi wuchs in Uster auf, besuchte dort die Schulen und absolvierte eine Lehre als Eisenbetonzeichner. Nachher absolvierte er das Abend-Technikum.

1949 rückte Zubi in die Rekrutenschule ein. Nach der Offizierschule begann die Ausbildung zum Militärpiloten, wo er es über den Staffelkommandanten bis zum Oberst schaffte. 1994 Entlassung aus der Wehrpflicht.

Bei der Swissair begann er als Copilot auf der DC-3. Nachher folgten die CV-440 «Metropolitan», die DC-6B, die DC-7C, die Caravelle, die CV-990 «Coronado» und zuletzt die DC-10. 1984 erfolgte die Pensionierung.

Zubi schrieb diesen Frühling die folgenden Zeilen:

Mis Läbe hät folgendi Teil gha:

- de Erscht: Mini Jugendjahr in Uschter rächt frei als Letschte vo föif Chind;
- de Zweit isch usgefüllt gsi mit em erschaffe vom e Dach über em Chopf, vom Brot uf em Tisch und gnüegend Sicherheit für mini Familie;
- de Dritt isch en Übergangsphase gsi;
- de Viert, nach de Pensionierig, isch d'Suechi gsi nach dä Antwort uf die für mich centrali Frag: «Was machsch Du eigentlich uf dere Wält, um was gaht's da überhaupt?»

Als ich Fredi diesen Frühling zu einem Anlass der ehemaligen Swissair Cockpitbesetzungen fuhr, fragte er mich ohne jede Einleitung: «Glaubst du an Schutzengel?». Ja, war meine Antwort.

RiP Zubi!

Dein Fliegerkamerad Peter



**Walter
Meierhofer**

30. November 1920 –
30. August 2022 †

Seit 2005 war er ein Motorflug-Veteran, jetzt ist er kurz vor seinem 102. (!) Geburtstag zu seinem letzten Flug angetreten.

Im Herbst 1946 – nach abgeschlossenem Studium als Hochbautechniker – startete er bei der Alpar seine 29 Jahre als Verkehrspilot. Schon am 1. Februar 1947 erfolgte der Übertritt des Alpar-Pilotenkorps samt Flugzeugen zur Swissair. Immerhin war es Walter Meierhofer gelungen, bei der Alpar noch einige «Rosinen», wie die zweimotorige Koolhoven FK-50, einen einmotorigen Fokker F.VIIa und den Pilatus STOL Prototypen P-1 zu pilotieren.



Walter Meierhofer flog bei der Alpar eine Koolhoven FK-50

Bei der Swissair erfolgte der Einsatz vorerst als Copilot und Navigator auf DC-4. 1949 wurde Walter PIC und bald Fluglehrer auf DC-3. Es folgten CV-440, DC-6B, DC-7C, DC-8 und B-747. Er betätigte sich als Simulator-Instruktor und als Routecheckpilot. Einige Jahre amtierte er als Stv. Sektor-Chefpilot Naher Osten. Am 31. Januar 1976 ging seine glänzende, beneidenswert glückliche Verkehrspiloten-Karriere zu Ende.

Als Militärpilot flog Walter hauptsächlich in der Fliegerstaffel 21, wo er ab 1945 die Morane pilotierte. 1948 wurde die ganze Staffel auf die von der US Air Force erworbenen P-51 Mustang umgeschult. 1956 erfolgte die Umschulung auf Vampire DH-100. Ende 1959 (mit 39 Jahren) war seine Staffelzeit vorbei.

Auch ausserhalb des Cockpits war Walter Meierhofer (auch noch weit über seine Pensionierung hinaus) als Gemeindepräsident in Regensdorf und Kantonsrat ein sehr beschäftigter, initiativer und einsatzfreudiger Mann. Auch als passionierter Jäger!

Wir halten Walti in bester Erinnerung.

Peter Thut



Alois «Wisi» Landolt

18. April 1936 –
9. August 2022 †

Wisi ist in seinem Pilotenleben 14 verschiedene Flugzeug-Typen geflogen, am liebsten die Mooney. Sein Flugbuch zeigt mehr als 3'000 Landungen, mehr als 1'600 Flugstunden. Er war Mitglied der ASFG (Auserschwyzer Fluggemeinschaft Wangen, Flugplatz Wangen-Lachen), von 1967 bis 2022 Vorstandsmitglied, davon 12 Jahre Präsident! – Als aktiver Motorflugveteran besuchte er viele unserer Anlässe.

Alois Landolt hat als erfolgreicher Ingenieur, Unternehmer und Firmen-Inhaber gewirkt. Vor allem aber war er «Mister Flugplatz Wangen-Lachen»! Wisi war immer grosszügig und auch ein Geniesser. Er liebte das Leben, die Gesellschaft, die Geselligkeit und das Reisen; er wäre ja so gerne noch geblieben.

Wir wollen Wisi Landolt ein ehrendes Andenken bewahren.

Peter Thut



Jean-Yves Bonvin

1951 – 2022 †

Jean-Yves Bonvin, membre des vétérans du vol à moteur de l'AéCS nous a quitté le 2 octobre 2022 suite à une longue maladie.

Jean-Yves était en possession d'une licence de vol à moteur, depuis novembre 1977, et cumula environ 600 heures de vol sur divers types d'aéronefs tels que Bravo, Robin, Piper, Cessna, Mooney.

Pour réaliser certains de ses rêves, il avait eu le privilège d'effectuer plusieurs vols en tant que passager sur Mirage III/DS, Hawk, F/A-18 et L-39 Albatros.

Passionné d'aviation et Président de l'organisation valaisanne de spectacle aérien, organisa à plusieurs reprises des meetings aériens et Air Show sur l'aéroport de Sion. Nous garderons tous en notre mémoire, un excellent souvenir de notre fidèle ami pilote Jean-Yves.

Daniel Delmenico



Mani Holstein

17. Januar 1954 –
20. September
2022 †

Mani trat 1973 der Motorfluggruppe Thurgau (MFGT) bei und absolvierte die Ausbildung zum Piloten. Mani war ein leidenschaftlicher und sicherer Pilot der viele Flugzeugtypen steuerte. Beruflich kam er als Personalchef einer Sparte der Contraves, später Rheinmetall mit vielen der Fliegerei nahstehenden Personen in Kontakt.

1996 feierte die MFGT den 50. Geburtstag mit verschiedenen Veranstaltungen. Als OK-Präsidenten. Als ersten Mitarbeiter holte ich Holstein an Bord für die Redaktion und Produktion der Festschrift die in der Folge auch International gefragt wurde... Um die Jahrhundertwende suchte die MFGT einen neuen Präsidenten.

Er begann tatkräftig und es folgten Jahre mit grossen Veränderungen in Lommiss, Mani hatte alles im Griff und blieb der MFGT 12 Jahre als Präsident erhalten. Als Dank für seine Arbeit wurde er zum Ehrenmitglied ernannt. Mani legte die Hände nicht in den Schoss und stellte sich für spezielle Aufgaben zur Verfügung.

Nach seiner Pensionierung konnte er sich vermehrt seiner Familie widmen und mit seiner Gattin Katja einige Reisen unternehmen. Leider wurde diese glückliche Phase durch die Erkrankung beendet. Mani hinterlässt neben Katja zwei Töchter und zwei Enkelkinder.

Mani wird all seinen Freunden und Fliegerkameraden in guter Erinnerung bleiben.

Paul Schmocker



Rolf Lips

Le pilote décédé au large du Costa Rica le 21 octobre dernier était patron d'une cave à vin à Leytron en Valais. Âgé de 66 ans, Rolf Lips avait surtout la passion de l'aviation et une grande expérience de pilotage. Il était également instructeur et examinateur de vol pour l'octroi des licences pour le compte de l'OFAC. D'après les informations publiées au Costa Rica, il pilotait un avion d'affaires, un Piaggio P180 Avanti.



Rolf Lips à bord du Piaggio P-180 Avanti
Rolf Lips an Bord der Piaggio P-180 Avanti

Der am 21. Oktober in Costa Rica verstorbene Pilot war Inhaber einer Weinkellerei in Leytron im Wallis. Der 66-jährige Rolf Lips hatte vor allem eine Leidenschaft für die Fliegerei und viel Erfahrung als Pilot. Er war auch als Fluglehrer und -prüfer für die Lizenzierung im Auftrag des BAZL tätig. Nach den in Costa Rica veröffentlichten Informationen flog er ein Geschäftsflugzeug, des Typs Piaggio P-180 Avanti.

Heinz Mahrer

5. Oktober 1949 – 22. Juni 2022 †



Hat am späten Mittwochnachmittag seinen letzten Flug angetreten, um



in die Weiten unendlicher Himmelsphären zu fliegen. Zu früh für uns. So bleibt uns nur, dir, Heinz, mit deinen eigenen Worten zu wünschen: «Chumm guet hei»

Über den Wolken

Regula Eichenberger

wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Humor / *humour*

«I hope I don't get airsick because I get carsick and if I get airsick, I couldn't be a pilot and then I would have to go to work.»

Purported to have been written by a fifth-grade student at Jefferson School, Beaufort, SC.

"Wenn die Menschen nur über das sprächen, was sie begreifen, dann würde es sehr still auf der Welt sein."
"Si les gens ne parlaient que de ce qu'ils comprennent, le monde serait très calme".

Albert Einstein



When the weight of the paper equals the weight of the airplane, only then you can go flying.

attributed to Donald Douglas



Info

Anfang des Jahres werden wieder die Mitglieder-Rechnung erscheinen. Der einzubezahlende Betrag erscheint auf der Rechnung, nicht aber auf dem QR-Einzahlungsschein.

Damit können die Beiträge für unseren Verein der Motorflugveteranen des AeCS aufgerundet werden, was der Vorstand schon heute herzlich verdankt.

Die Verwendung des zusätzlich gespendeten Betrags muss unter «Bemerkungen» notiert werden. (CHF ... für die Motorflugveteranen).

Au début de l'année, les membres recevront à nouveau une facture. Le montant à verser apparaîtra sur la facture, mais pas sur le bulletin de versement QR.

Les cotisations pour notre association des vétérans du vol à moteur de l'AéCS peuvent ainsi être arrondies. Le comité directeur vous remercie d'ores et déjà chaleureusement pour votre générosité.

L'utilisation du montant supplémentaire doit être mentionnée sous « Remarques ». (CHF ... pour les vétérans du vol à moteur).

B-ECONOMY

P.P.
CH-3037
Herrenschwanden



DIE POST

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient
Mettere una crocetta secondo il caso

Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A déménagé: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di respedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Verstorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo
---	---	-------------------------------------	---	----------------------------------	--

FlightVTR 42, Dezember 2022

das Bulletin der MFV

FlightVTR 42, décembre 2022

Le bulletin des VVM

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge deine Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflug-Veteranen.

Les membres recrutent des membres!

Persuade tes collègues de l'intérêt que représentent les manifestations organisées sous l'égide des vétérans du vol à moteur.

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
E-Mail: hp.graf@gcav.ch

Comment accéder au site VVM sur internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Pour transmettre tes suggestions ou histoires à la rédaction :

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
e-mail : hp.graf@gcav.ch

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Tu peux également communiquer tes histoires ou suggestions sur notre site internet.

Danke für deine Mitarbeit.
Übersetzungen: Gilles Buchmüller

*Merci de ta précieuse collaboration.
Traductions : Gilles Buchmüller*