



## FlightVTR

Periodisches Informationsblatt der Motorflug-Veteranen des AeCS  
Bulletin d'information périodique des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS  
N° 7 – Dezember 2004/Décembre 2004

### Le commandant quitte le poste de pilotage.

Le 6 mai 2004, j'ai quitté le poste de pilotage après huit années de présidence et une quinzaine d'années de comité. Ce fut une bien belle période mais il était grand temps de passer la main.

Les Vétérans du Vol à Moteur : une famille ? Une grande famille dont les membres aiment se réunir deux fois par an. Il y a le plaisir de se retrouver et de comparer ses anciennes aventures, ses anciennes frasques, le temps d'un repas, le temps d'une journée. Tous parlent avec les mains et dessinent dans l'espace les phases d'un vol qu'ils revivent avec passion ! Le doigt pointé vers un "vénérable" avion exposé au musée... ils l'ont piloté celui-là. La nostalgie d'un passé qui ne sera jamais plus. Quel bonheur j'ai eu de partager ces rencontres, de serrer la main à chacun et de m'entretenir avec lui les yeux dans les yeux.

Tirer un bilan de ces années de présidence ? L'avion a navigué sans incident dans un ciel calme, bien que depuis quelques années l'ouragan se préparait et faisait finalement se perdre notre influente et chère compagnie nationale. Avec elle, toute l'aviation s'est retrouvée dans de sévères turbulences.

Au plan encouragement, chaque année, un prix a été remis au gagnant du championnat suisse de voltige aérienne. En cela, les vœux de Willi Farmer, fondateur de l'association, ont été scrupuleusement respectés. Si la caisse s'est un peu enrichie, ou presque... sa gestion pourrait devenir difficile : le nombre des membres à malheureusement diminué.

Le comité ? Tous des amis dévoués avec lesquels il a fait bon collaborer. Et de plus, un bon boulot a été fait.

Vous tous mes amis, les Vétérans du Vol à Moteur : je vous remercie très sincèrement et je vous souhaite une bonne année 2005, une bonne santé et une vie paisible.

Je ne descends pas de l'avion, je reste avec vous !

*Gaston Monod*

*FROHE WEINACHTEN*

*GUTES NEUES JAHR*

*JOYEUX NOËL*

*BONNE ANNEE*

## Verstorbene Mitglieder - Membres défunts

Charles Bratschi	Route de Meyrin 181	1214 Vernier	Juin 04
Walter Brügger	Stokarbergstrasse 93	8200 Schaffhausen	Août 04
Gérard De Chambrier	Rue du Temple 19	2022 Bevaix	Sept 04
Paul Käsermann	Jupiterstrasse 7/728	3015 Bern	04
Ruedi Meier	Ch. des Vignettes 6	1299 Crans-p.-Céligny	Sept 04

Die Motorflug-Veteranen trauern heute um ihre verstorbenen Freunde, welche einen grossen Teil ihres Lebens der Fliegerei gewidmet haben. Wir möchten hier allen Angehörigen unser herzliches Beileid bezeugen.

*Les vétérans du vol à moteur portent aujourd'hui le deuil de ces amis que l'aviation a eu la chance de compter dans ses rangs. Sincères condoléances à tous leurs proches.*

## Huldigung – Hommage

### Gérard De Chambrier

Lundi 27 septembre, au Temple de Bevaix, les derniers honneurs ont été rendus à Gérard De Chambrier, décédé quelques jours auparavant dans sa nonantième année. Le défunt a joué un rôle de premier plan dans l'histoire de notre aviation et ce, durant une bonne cinquantaine d'années.

En 1935, pilote de planeur, il devient instructeur, opérant à partir du terrain de Planeyse au-dessus de Colombier. En 1939, il est promu pilote militaire avec le grade lieutenant. Son premier avion de guerre est le Fokker C 5. Il passe ensuite sur le biplan C.35 de construction suisse, puis sur le chasseur Morane 406, enfin sur l'appareil le plus moderne du moment, le biplace de chasse, d'intervention au sol et de reconnaissance C 36 construit dans la fabrique fédérale d'Emmen. Rappelons que 172 appareils de ce type ont été livrés à la troupe, soit 159 exemplaires pour la première série, de 1942 à 1952, puis 13 autres de 1948 à 1955. Equipé d'un moteur Hispano de 1020 cv, le C 36 pouvait atteindre une vitesse maximum de 476 kmh et son plafond se situait à 10'000 mètres. Il était équipé d'un canon de 20 mm, de quatre mitrailleuses et pouvait emporter quelques bombes.

Après la fin de la guerre 39-45, le pilote neuchâtelois transite encore sur le premier avion à réaction de notre armée de l'air, le De Havilland Vampire.

Il faut rappeler encore qu'au temps de la mobilisation et entre ses périodes de service, Gérard De Chambrier est chargé du premier vol et de la mise au point du biplace Spyr V, un planeur de conception ultramoderne, à bord duquel il va conduire plusieurs missions de caractère scientifique avec le professeur Lugeon, directeur de la Centrale suisse de météorologie. En 1941, à la Pentecôte, avec ce même planeur, il bat le record suisse d'altitude en atteignant 4200 mètres dans la région de Samaden.

### La création de Transair

Un peu plus d'un demi-siècle nous sépare de la fabuleuse aventure que représente l'achat massif de Piper des surplus de l'armée américaine par trois jeunes visionnaires : les cousins Gérard et Jean-Pierre De Chambrier et Roger Lapraz qui vont être du même coup à l'origine de la création de Transair.

A l'époque, leur enthousiasme juvénile et une solide détermination constituent à peu près leur seul capital. Dans un premier temps, ils ne visent qu'un but : permettre le redémarrage de l'aviation légère dans notre pays après les années d'immobilisation du temps de guerre. En 1945, le parc des avions-école et de voyage est en effet pratiquement inexistant, mis à part quelques Gipsy Moth ou Klemm des années trente. L'achat de 160 Piper L4 par les jeunes Neuchâtelois qui ré-équipent du même coup la plupart des clubs et écoles helvétiques, apporte la solution. Leurs mérites ont-ils été suffisamment reconnus par la suite ? Une certitude demeure : l'aviation suisse leur doit sa seconde naissance.

Du 26 décembre 1946 au 10 mars 1947, Gérard De Chambrier est le pilote d'une expédition chez les Touaregs, au cœur du Sahara, conduite professeur Jean Gabus. Une mission et des vols parsemés d'embûches de tous ordres lui permettent

Alors de faire étalage de ses exceptionnelles qualités d'aviateur.

A noter encore qu'en 1958, aux commandes d'un bimoteur Beechcraft Travel Air, avec pour passager un jeune prodige de la musique Roberto Benzi, il gagne le Tour de Sicile, épreuve de vitesse et de précision, devant une centaine d'avions concurrents.

### Air Espace

En 1963, Gérard quitte Transair et fonde sa propre entreprise sur l'aérodrome de Colombier. Cette initiative, on l'imagine, va se heurter d'emblée à plusieurs obstacles. Transair qui vient de passer dans les mains de Roland Fraissinet, ne voit évidemment pas d'un très bon œil l'installation d'un concurrent sur la place, fût-il un parent et ami ! En outre, la construction d'un hangar et de bureaux pour la nouvelle société sur des terres appartenant à l'aéroport de Neuchâtel, implique la création d'un droit de superficie ad hoc et risque surtout de susciter une nouvelle levée de boucliers de la part de certains riverains toujours prêts à empêcher une quelconque extension de l'activité aéronautique.

Pourtant grâce à l'appui très ferme d'Ernest Béguin, président d'ANSA, l'autorisation de construire est délivrée en 1965. Un vaste bâtiment est édifié au sud des bâtiments de Transair. Air Espace peut enfin commencer son activité. L'objectif de la société consiste à obtenir la représentation de différentes marques d'avions, sans toucher à la gamme des machines fabriquées par Beechcraft et vendues par Transair. Mais on verra dès lors sur l'aérodrome de Colombier des appareils du constructeur italien Siai Marchetti ; des Rockwell Commander ; mais aussi des Grumman Tiger et des bimoteurs Cougar américains ; des Tobago et Trinidad de la Socata ; les confortables Wassmer IV construits à Issoire, sans parler de nombreuses machines d'occasion qui trouvent place en transit dans le hangar d'Air Espace, en attendant les acheteurs qui se révèlent nombreux car l'entreprise connaît un réel succès dû aux compétences et au sérieux de son animateur. A la tête de la société, Gérard réussit en vingt ans à vendre plus de 250 avions qu'il va la plupart du temps, livrer lui-même en Suisse et à l'étranger.

En 1985 toutefois, l'aventure touche à son terme et le fondateur d'Air Espace, atteint dans sa santé, renonce définitivement à piloter. Les installations de l'entreprise sont vendues à des particuliers qui y louent des places pour des avions privés. Les représentations sont attribuées à d'autres sociétés suisses, principalement en Suisse alémanique, marquant ainsi une nouvelle étape dans l'appauvrissement de l'aérodrome des Plaines d'Areuse.

On relèvera à ce sujet que cette place d'aviation, en dépit d'une infrastructure modeste, a été en Suisse, pendant plus de vingt-cinq ans, un des centres les plus actifs sinon le plus actif, dans le domaine de la vente et de l'entretien d'avions légers et d'affaires. Plusieurs centaines de ces appareils ont passé chez Transair ou Air Espace, et il est particulièrement regrettable que l'hostilité des riverains, l'opposition plus ou moins larvée de certaines autorités politiques neuchâteloises ; des difficultés financières momentanées et le désintérêt de nos banques aient entraîné la disparition de deux entreprises dynamiques et de nombreuses places de travail.

Gérard De Chambrier qui vient de nous quitter a beaucoup donné à l'aviation de son pays. Jusqu'à la fin, il a continué de porter un regard passionné sur tout ce qui vole. Il nous laisse le souvenir d'un homme plein de charme, fin et cultivé qui pratiquait l'amitié avec une discrète et rare sensibilité.

G.-A. Zehr

**Herzlicher Willkomm an alle neuen Mitglieder**  
**Cordiale bienvenue aux nouveaux membres**

---

Armin **Nold-De Vecchi**    Stadtbergstrasse 6    8193 Eglisau    ☎    043 422 56 50

Copilot auf BAC 1/11-500 bei PHOENIX AIRWAYS.  
Captain auf SF340, FOKKER 50 und AVRO 85/100 JUMBOLINO bei Crossair/Swiss.  
Pensioniert seit Februar 2004.

Patin: Franziska.

---

Jakob **Rufli**    Wyde 4    5242 Birr    ☎    056 444 90 22

Fluglehrer in Mollis – 1964 bis 2003 – total: 96 FVS-Kurse.  
Hauptamtl. Fluglehrer bei FSB – 1965 bis 1995.  
Nebenamtl. Fluglehrer bei FSB – 1995 bis 2004.  
Exp. BAZL – PP BB Akro – 1970 bis 2000.  
Pensioniert seit 1995.

Paten: Heinrich Heller, Alfred Ramseyer.

---

Jean-Pierre **Sprunger**    Ch. Champ-d'Anier 20    1209 Genève    ☎    022 798 15 69

Contrôleur de la circulation aérienne TWR/APP – Aéroport International de Genève.  
Retraité depuis 1994  
Titulaire de la licence de pilote de ligne, instructeur IFR et examinateur OFAC.  
Copilote LearJet 35/36 – CONV640 – SE210-6R/10R/10B3/11

Parrain : G. Noël

---

## **Ausflug – Excursion**

**11. September 2004.**

**Herbsttreffen im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.**

**Bei unbeständigem Wetter haben 25 Mitglieder, begleitet von ungefähr zehn Damen, unserer Einladung Folge geleistet.**

Um 11h15 wünscht unser Präsident allen Anwesenden ein herzliches Willkommen, er überlässt dann das Wort drei weiteren Rednern.

H. Wey überbringt Grüsse des AêCS,

H. Schilliger, unser Museumsleiter des Tages, lässt die Zeit der ersten Swissairflieger wie den Orion und den Fokker wiederaufleben ;

Der Vizedirektor des Museums unterhält uns über das Einrichtungs- und Erweiterungsprojekt dieser bemerkenswerten Ausstellung.

Diesem mündlichen Teil folgt ein feines Mittagessen im Restaurant "Cockpit", während dem fest diskutiert wird. Ab 14h30, individuelle Besichtigung der verschiedenen Ausstellungsräume.

Kurzfassung : schöner Tag, angenehmes Beisammensein und vielen Dank an die Veranstalter.

*Jacques Etter - (Übersetzung: E. Noël.)*

**11 septembre 2004.**

***Rencontre d'automne au Musée Suisse des Transports à Lucerne.***

***Par un temps mi-figue mi-raisin, 25 membres accompagnés d'une dizaine de dames ont répondu à la convocation.***

A 1115 h, quart d'heure vaudois oblige, notre Président R. Willi adresse ses vœux de bienvenue à l'assemblée avant de passer la parole à trois orateurs :

*M Wey qui nous apporte le salut de l'AêCS ;*

*M Schilliger, organisateur de la journée, qui nous fait revivre l'épopée des premiers avions de Swissair tels que l'Orion et le Fokker ;*

*Le vice-directeur du Musée qui nous fait part, enfin, des projets d'aménagement ou d'extension de cette remarquable exposition.*

*Cette partie oratoire fut suivie d'un excellent repas pris au restaurant "Cockpit" au cours duquel les discussions, parfois fort animées, ne manquèrent pas !*

*Dès 1430 h, dislocation des effectifs en direction de diverses salles d'exposition pour des visites plus ou moins individuelles.*

***En résumé : belle journée, belles rencontres et merci aux organisateurs.***

*Jacques Etter*

---

## **27ème Assemblée Générale ordinaire du 6 mai 2004 à Birrfeld.**

---

### Procès-verbal

Présents : **42**. Le comité est complet.  
Excusés : ~ **50**.

**10:35** M. G. Monod, président, ouvre la séance.

① Les délais de convocation ont été respectés et aucune proposition, ni remarque n'est parvenue au comité.

Les souhaits de bienvenue s'adressent à tous et, en particulier à MM. Edouard Sagne, membre d'honneur et à Willy Schwarzenbach, président des vétérans du vol à voile.

Une minute de silence est observée en hommage à nos amis disparus dont les noms sont cités, à savoir : Albert Hauser, Theodor Heimgartner, Willy O. Jetzer-Rigassi, Fredy Peyer, Heinrich Pfändler, Dr. Alfred Wachter, Dr. Dominik-F. Weibel.

② MM. Victor Busigny et Emil Guyer sont nommés scrutateurs.

③ Le PV de la dernière Assemblée Générale, tel que paru dans le "FlightVTR" N° 6, est accepté sans aucune remarque.

④ Le "billet du président" n'attire aucun commentaire.

⑤ Le trésorier, Gilbert Noël, présente les comptes 2003 qui laissent apparaître un excédent de charges de F 115.05.  
M. Jean-Luc Durand, au nom des vérificateurs, confirme la bonne tenue de la comptabilité.

⑥ A l'unanimité, décharge est donnée au trésorier et au comité.

---

## **27.Ordentlichen Generalversammlung vom 6. Mai 2004 in Birrfeld.**

---

### Protokoll

Anwesend: **42**. Das Komitee ist vollständig.  
Entschuldigt: ~ **50**.

**10:35** H. Gaston Monod, Präsident, eröffnet die Sitzung.

① Die Einberufungsfrist wurde respektiert. Das Komitee hat weder Vorschläge noch Bemerkungen erhalten.

Willkommensgruss. Er richtet sich an alle und speziell an das Ehrenmitglied H. Edouard Sagne, ohne H. Willi Schwarzenbach, Präsident der Segelflug-veteranen zu vergessen.

Im stillen Gedenken erinnert man sich, der im vergangenen Jahr verstorbenen Mitglieder. Ihre Namen werden vorgelesen: Albert Hauser, Theodor Heimgartner, Willy O. Jetzer-Rigassi, Fredy Peyer, Heinrich Pfändler, Dr. Alfred Wachter, Dr. Dominik-F. Weibel.

② Die Herren Victor Busigny und Emil Guyer sind zu Wahlprüfern ernannt.

③ Das Protokoll der letzten Generalversammlung, so wie es im "FlightVTR" erschien, ist einstimmig genehmigt.

④ Zum "Wort des Präsidenten" wird keine Bemerkung geäussert.

⑤ Der Kassier, H. G. Noël, präsentiert die Konten 2003, die einen Verlust von F 115.05 aufweisen. H. J.-L. Durand, Rechnungsprüfer, bestätigt die korrekte Buchführung.

⑥ Der Kassier und das Komitee sind einstimmig entlastet.

Voir page suivante

⑦ MM. J.-L. Durand et J.-P. d'Epagnier sont confirmés dans leurs fonctions de vérificateurs. M. Paul Keller est élu suppléant.

⑧ Trois membres du comité sortant souhaitent se retirer, à savoir :

M. G. Monod, élu en 89 et président en 96,  
M. W. Neuhaus, élu en 96,  
M. E. Schurter, élu en 2000.

● Les candidats au remplacement sont :  
MM. Ulrich Sohm, Peter Thut et Jean-Rodolphe Willi. Sur question du président, tous trois sont élus ensemble.

● M. J.-R. Willi, parfait bilingue, est spontanément proposé à la présidence par l'Assemblée. Le comité accepte à l'unanimité.

● Le nouveau comité, élu pour quatre ans, est ainsi composé de :

MM. **Willi Jean-Rodolphe** – président,  
**Noël Gilbert** – vice-président,  
**Etter Jacques**  
**Ramseyer Alfred**  
**Sohm Ulrich**  
**Thut Peter**  
**Vauthier Francis.**

Un deuxième vice-président sera nommé lors de la prochaine séance de comité.

● G. Monod remercie tous ses collègues avec mention à G. Noël. A W. Neuhaus, il remet un diplôme de "membre d'honneur" en reconnaissance de son inlassable engagement pour l'aviation en général. Ce dernier, avec ses remerciements, présente "son aérodrome" de Birrfeld depuis sa création jusqu'à sa remarquable situation d'aujourd'hui.

⑨ L'effectif des membres : 170.

⑩ Les cotisations 2005 sont portées à F 30 sans aucune opposition. Les dons restent toujours les bienvenus.

**Divers** : M. J.-R. Willi, remercie l'assemblée de la confiance qui lui est accordée.

⑦ Die Herren J.-L. Durand und J.-P. d'Epagnier sind in ihrer Funktionen als Rechnungsprüfer bestätigt und H. Paul Keller als Stellvertreter ernannt.

⑧ Die unten angeführten Mitglieder des Komitees möchten sich zurückziehen:  
H. G. Monod , erwählt 1989 und als Präsident 1996,  
H. W. Neuhaus, erwählt 1996,  
H. E. Schurter, erwählt 2000.

● Die neuen Kandidaten heissen:  
H. Ulrich Sohm, H. Peter Thut und H. Jean-Rodolphe Willi.  
Auf Anfrage des Päsidenten sind alle drei Kandidaten erwählt.

● H. J.-R. Willi, er ist perfekt zweisprachig, wird spontan von der Versammlung als Präsident vorgeschlagen. Das Komitee nimmt diesen Vorschlag einstimmig an.

● Das neue Komitee, erwählt für vier Jahre, besteht aus folgenden Mitgliedern:  
Die Herren **Willi Jean-Rodolphe** – Präsident  
**Noël Gilbert** - Vizepräsident  
**Etter Jacques**  
**Ramseyer Alfred**  
**Sohm Ulrich**  
**Thut Peter**  
**Vauthier Francis.**

Ein zweiter Vizepräsident wird bei der nächsten Sitzung des Komitees gewählt.

● G. Monod bedankt sich bei allen seinen Kollegen und bei G. Noël. Er ernennt H. W. Neuhaus zum Ehrenmitglied für seinen unermüdlichen Einsatz für die Fliegerei und übergibt ihm ein Diplom. H. Neuhaus bedankt sich und präsentiert "seinen Flugplatz" von Birrfeld von seiner Gründung bis zu seiner heutigen bemerkenswerten Situation.

⑨ Mitgliederbestand : 170.

⑩ Die Beiträge für 2005 sind auf F 30 festgesetzt, ohne Einspruch. Spenden sind immer sehr willkommen.

**Diverses** : H. J.-R. Willi bedankt sich bei der Versammlung für das Vertrauen, das ihm geschenkt wird.

Fin à la page suivante

G. Noël, au nom du comité sortant, remercie sincèrement G. Monod pour son inaliénable fidélité à l'association. Un peu pris de court par sa démission maintes fois repoussée, (les candidats ne se pressaient pas à l'entrée) aucune attention particulière n'a été prévue. Le nouveau comité lui réserve une distinction.

11:15 : La séance est levée.

Pour le PV : G. Monod / G. Noël

G. Noël, im Namen des Komitees, bedankt sich aufrichtig bei G. Monod für seine unerschütterliche Treue, die er unserem Verein bewiesen hat. Ein wenig überrascht über seinen plötzlichen Rücktritt, mehrfach angedeutet, (die Kandidaten drängten sich nicht darum) war keine spezielle Aufmerksamkeit vorgesehen. Das neue Komitee wird die Auszeichnung bei der nächsten Gelegenheit nachholen.

11:15 : Die Sitzung ist aufgehoben.

( Übersetzung : E. Noël )

---

## **GENEVE – KARACHI (Etape 5 ⇨ BAGHDAD – BAHREIN)**

Par Jean-Luc Durand

Les impératifs commerciaux étant ce qu'ils sont, Piper Aircraft Corporation avait demandé que je fasse une visite de courtoisie à nos agents ( d'ailleurs pour certains nouvellement sous contrat ) lors de ce vol assez inhabituel dans le genre, et qui devait les rapprocher ( toujours selon la logique américaine du business ) de leur nouveau centre technique et commercial : Piper Aircraft International Genève, qui couvrait : l'Europe, le Proche Orient, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Rien que ça.

Vaste programme qui n'aura qu'un tort, celui de confondre l'Europe et l'Orient avec le continent américain. ( La confusion perdure semble-t-il ; n'est-il pas ? ) Bref, je vous livre ces détails annexes qui n'ont rien à voir avec le vol même, pour la simple et bonne raison que cette étape allait me faire survoler pendant des heures des régions vraiment chargées d'Histoire avec un grand H. Régions qui furent le berceau de tant de civilisations, qui virent tant de conquérants, d'envahisseurs, de savants, de bâtisseurs géniaux : les Mongoles, Alexandre le Grand, qui mourut à Babylone, ( probablement d'une cirrhose du foie ou d'épilepsie ) Nabuchodonosor etc., et j'en passe. Régions enfin, qui en ce mois de janvier 1965 allaient tomber très rapidement sous le joug du dictateur que l'on sait et avec les conséquences épouvantables qui suivirent pendant le conflit Irak-Iran. Et tout cela sous le prétexte de différents religieux ( sunnites et chiïtes ) attisés bien entendu par - l'épice sacrée - (cf. l'œuvre de Frank Herbert « DUNE ») qu'est le pétrole. L'immense écrivain voyageur genevois que fut Nicolas Bouvier, qui traversa des régions similaires un peu plus au Nord mais en... Topolino..., si... si... décrit si bien et avec quel talent, dans son livre « l'Usage du Monde », cette fracture entre les descendants du Prophète, non pas comme un schisme, mais comme un gouffre abyssal totalement impossible à combler. Un peu comme les chrétiens d'Irlande du Nord. Et on continue à gloser... Cela fait maintenant 39 ans que ces gens sont soit en guerre entre eux ou avec leurs voisins ou sous embargo... alors les : y a qu'à... les si... les mais... et les faudrait que... (on est d'accord).

Ce vol, entre Baghdad et Bahreïn fut long. Six heures bloc. Pas de difficultés de navigation ni météo, encore que très brumeux, et un trou de communication VHF entre le sud de Babylone ( dont je n'ai même pas aperçu les ruines ) et Shatra qui n'avait pas de VOR à l'époque mais un NDB au performances orientales !!! et un relais ATC qui devait relayer en VHF et ne répondit jamais. Confiant, je sortis mon antenne HF qui resta bloquée à mi-longueur (5 à 7 mètres), et refusa complètement de se dérouler plus ou de rentrer. Résultat, aucun contact HF, et une ligne de « pêche » avec un plomb de 500gr que je traînais derrière moi. Un relais VHF avec un BOAC en route entre Bahreïn et Londres, qui me relaya aimablement avec Baghdad et Bassora, résolu le problème communication, mais pas celui de mon antenne HF. En fait, la voie aérienne suit assez bien le lit du Tigre dans lequel se jette l'Euphrate au Nord de Bassora, et si le sud de Baghdad reste assez désertique, on distingue, de temps à autre, des portions de route (lorsqu'elles sont fraîchement goudronnées) Le paysage change alors radicalement dès qu'on aborde la région de ces immenses marais et lacs de toutes tailles qui donnent des taches de couleurs vertes du plus bel effet. On comprend, bien évidemment, pourquoi ces terres arrosées et fertiles, entourées de déserts arides et inhospitaliers, furent l'objet de convoitises récurrentes et, comme la vallée du Nil, le théâtre de tant de civilisations brillantes.

Ayant ensuite survolé le lac Hammâr de presque 100 km de long, j'arrivai en vue du golfe persique et du port vital pour l'Irak, Bassora. Port qui est littéralement coincé entre le Kuwait et l'Iran. Depuis le Kuwait et jusqu'à Bahreïn, la voie aérienne longe presque tout le long la rive sud du golfe persique et, en dehors de la curiosité, ne donne lieu à aucune remarque particulière, si ce n'est que les plages, à 9 mille pieds d'altitude paraissent désertes, les eaux sont d'un bleu incroyable et le nombre de pétroliers navigant dans les deux sens, était déjà assez considérable en 1965. Détail amusant, il y en a quand même un, j'avais ajouté à ma technique de pilotage décrite lors du trajet Rhodes-Damas, l'usage des genoux alternativement. Ça faisait une variante que je n'avais pas encore explorée. L'arrivée à Bahreïn fut sans histoire, j'étais fatigué et mon 6052W pesait 500 grammes de moins. Le plomb et quelques mètres d'antenne étaient restés à l'entrée de piste lors de l'atterrissage. Le bureau de piste, informé de l'incident, envoya un véhicule sur place et ne retrouva rien. (Ou alors, le chauffeur devait pêcher au gros pendant ses congés - supposition absolument gratuite et sans fondement !!!) Bahreïn et son aéroport en plein chantier était à la hauteur de ses revenus pétroliers. Cet Etat remarquable de stabilité pour la région, sortait avec facilité de l'ère du protectorat britannique mais semblait copier servilement le modèle industriel US.

Notre agent m'ayant inondé de projets commerciaux qu'il envisageait « à l'américaine » et exposés dans des bureaux flambant neufs me fit un effet, disons, mitigé Je ne crois même pas qu'il s'enquit du déroulement de mon vol. Il ne devait pas être dans l'aviation depuis bien longtemps. Un bain, dans lequel je m'endormis, à l'Hôtel Gulf prêt de l'Aéroport fut suivi d'un dîner avec notre agent et d'une nuit réparatrice sans rêve dans une chambre trop froide et aseptisée.

La journée du lendemain, un saut de puce jusqu'à Sharja, allait me réserver heureusement des contacts et situations totalement différents.

**Décembre 2004 – (Suite au prochain numéro)**

---

SkyNews.ch, Ausgabe November 2004

## Die zivile Mitbenutzung sichert die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf

Die Armee steht unter immensem Spardruck. Dass die Luftwaffe auf einige ihrer heute noch betriebenen Flugplätze verzichten kann, ohne ihren Auftrag zu vernachlässigen, ist nachvollziehbar. Deshalb wird ein militärischer Abzug aus Alpnach, Emmen, Mollis, Buochs und Dübendorf in Erwägung gezogen. Alle diese Plätze verfügen über eine gute bis sehr gute Infrastruktur, Emmen und Dübendorf können heute bereits von Zivilflugzeugen per Instrumentenlandesystem angefliegen werden.

Was sich nun in der Schweiz abzeichnet, ist auch in anderen Ländern Europas zu beobachten. Bislang ausschliesslich militärisch genutzte Flugplätze werden neu als zivile oder in militärisch-ziviler Mischform betrieben. Genau da liegt die Lösung für Dübendorf und andere Schweizer Militärflugplätze. Je früher die Dübendorfer Infrastruktur auch zivilen Mitbenützern zur Verfügung gestellt wird, desto weniger fällt der Rückzug der Armee ins Gewicht.

Mitschuld an der heutigen Situation tragen auch die Gemeinden um den Flugplatz Dübendorf. Sie haben sich während Jahren mit allen Mitteln gegen zivilen Flugverkehr in Dübendorf gewehrt. Man denke nur an den unsäglichen Streit, bis die Rettungswachwacht endlich ihre Basis eröffnen konnte. Oder die Einwände gegen die (im Verkehrslärm untergehenden) Ju-52 oder jüngst gegen die Swissair-DC-3. Und jetzt, als die Luftwaffe den Abbau plant, geht ein Aufschrei durch die Gemeinden, plötzlich wird realisiert, dass Fluglärm auch Arbeit für viele bedeutet.

In Payerne wird vorgelebt, wie ein Modell einer zivilen Mitbenutzung aussehen könnte: Die umliegenden Gemeinden und die Region Broye setzten sich für die Vermarktung des Aeropoles und zivile Flüge ein. Auch in Emmen gibt es diesbezügliche Bestrebungen. Davon ist man in Dübendorf noch weit entfernt. Immerhin unterstützt die Zürcher Regierung den Erhalt des Flugplatzes. Jetzt böte sich die Gelegenheit die von der Luftwaffe nicht mehr benötigten Hangars, Abstellflächen und Gebäude an Firmen, Vereine und Private zu vermieten. Damit würden die hohen Kosten der Infrastruktur in Dübendorf gesenkt und die Zukunft des Platzes gesichert.

Was ist die Alternative? Die SP der Stadt Dübendorf hat diesbezüglich klare Vorstellungen: Die stufenweise Umnutzung des 2.5 Quadratkilometer grossen Flugplatzes soll jetzt angegangen werden. Wohnen, Arbeiten und Erholung sind angesagt. Und dies möglichst rasch, weil sonst die Gefahr bestehe, das der Flugplatz Dübendorf doch noch als Entlastungsflugfeld für Kloten genutzt werde. Damit würde die Wiege der Schweizer Luftfahrt sang- und klanglos in einer Industrie- und Wohnüberbauung untergehen. Einzig das (pistenlose) Fliegermuseum, die Rega-Basis und das neue Skyguide-Zentrum würden in Zukunft noch etwas aviatische Atmosphäre in Dübendorf versprühen.

Doch soweit darf es nicht kommen. Der Flugplatz Dübendorf kann in Zukunft militärische (mit oder ohne Jets) und zivile Bedürfnisse abdecken und – wenn in Kloten Engpässe herrschen – als Alternative der Business und General Aviation dienen. Viele europäische Städte verfügen über mehrere Flughäfen mit unterschiedlichen Nutzungen. Auf den Grünflächen neben den Rollwegen und Pisten realisierte Freizeitangebote böten ein lohnendes Ausflugsziel für die ganze Familie. Eine neunstündige Nachtruhe käme den Gemeinden punkto Betriebszeiten entgegen.

Gefordert sind nun alle Interessenten, der Bund und die Gemeinden. Von „Königreichen“ aus vergangenen Zeiten gilt es Abschied zu nehmen. Um in Dübendorf auch in Zukunft einen Flugplatz zu betreiben und die Wiege der Schweizer Luftfahrt zu retten, müssen alle an einem Strick ziehen und zwar lieber heute als morgen.

Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger SkyNews.ch

**FUNKTURM - Regionalflyplatz Jura-Grenchen AG – Nr. 2, Oktober 2004**

## **Endgültiges Aus für die Fliegerische Vorschulung**

**Nach 45-jährigem erfolgreichem Programm gehört die Fliegerische Vorschulung in der Schweiz (FVS) der Vergangenheit an. Auf dem Regionalflyhafen Grenchen fand der letzte Motorflugkurs und die offizielle Verabschiedung statt. Alle, die in der Schweizer Luftfahrt Rang und Namen besitzen, waren bei der Abschiedsfeier zu Gast.**

"Der heutige Anlass dient der Würdigung für den grossen Einsatz aller Beteiligten an der Realisation der Fliegerischen Vorschulung durch all die 45 Jahre." Worte von Jean-Rodolphe Willi vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Präsident der FVS-Aufsichtskommission. Mit einem Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1958 begannen die FVS-Kurse auf Motor- und Segelflugzeugen im Jahre 1959. Ziel war die Selektion und gleichzeitige Grundausbildung des fliegerischen Nachwuchses für die Militär- und Zivilluftfahrt. Die FVS wurde zu einem bewährten Mittel zur Förderung der Schweizer Jugend in der nationalen Luftfahrt. Gegen 15000 Kandidaten besuchten die beiden zweiwöchigen Kurse, die in der Regel im 18. und 19. Lebensjahr absolviert wurden. Seit der Zulassung von Frauen im Jahr 1986 durchliefen auch angehende Pilotinnen die Kurse. Insgesamt wurden 4200 Kurse durchgeführt, in denen 243000 Flugstunden geflogen wurden. Rund ein Drittel der Kursteilnehmerinnen und -teilnehmer sass später im Cockpit eines Militär- oder Linienflugzeuges, viele wurden sogar in beiden Bereichen zu Piloten.

Vor den geladenen Gästen aus allen Bereichen der Schweizer Luftfahrt, darunter BAZL-Vizedirektor Marcel Zuckschwert und die beiden Zwei-Sterne-Generale Markus Gygax (Kommandant-Stellvertreter der Schweizer Luftwaffe) und Pierre-André Winteregg (Ausbildungschef), würdigte Jean-Rodolphe Willi das Wirken all jener, die sich für die FVS engagiert haben. Gleichzeitig blickte er in die Zukunft und stellte fest, dass das Nachfolgeprogramm "SPHAIR" auf gutem Kurs sei. 310 junge Leute haben laut Willi die computerunterstützte Eignungs- und Wissensprüfung im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf absolviert, wovon 206 mit Erfolg. Man sei dem Ziel nahe, dass dieses Jahr 2000 Kandidatinnen und Kandidaten die Screening-Flüge absolvieren werden.

In einer Ausstellung standen alle Flugzeuge, die in den über vier Jahrzehnten der FVS eingesetzt waren: Piper J-3C L-4, Beagle Pup, FFA Bravo, Cessna 172 und PA-28-161 Warrior. Die Luftwaffe präsentierte einen Pilatus PC-7, den die Piloten-anwärter nach erfolgreicher Absolvierung der FVS fliegen konnten. Die elf Absolventen der beiden letzten Kurse, die bei der Flugschule Grenchen durchgeführt wurden, erhielten ein Präsent. Ebenso durften sie das Mittagessen im Kreise der hohen Gäste einnehmen. Dann aber hiess es für die jungen Männer wieder ins Cockpit steigen: Die allerletzten Alpen-Einweisungsflüge standen auf dem Programm. Neben dem ersten Alleinflug jeweils der Höhepunkt und gleichzeitige Abschluss in der vierten FVS-Kurswoche.

### **Nur noch Screening**

Die Fliegerische Vorschulung fiel im vergangenen Jahr einer parlamentarischen Sparrunde zum Opfer. Die Überzahl von Linienpiloten, die nach dem Grounding der Swissair in der Schweiz vorhanden sind, dürfte den Parlamentariern den Entscheid leicht gemacht haben. Die Luftwaffe ist aber nach wie vor auf einen gut selektierten Pilotenanwärter angewiesen, so dass sie nun die Federführung über das FVS-Nachfolgeprogramm SPHAIR übernommen hat. Das Flugprogramm wurde bei SPHAIR aber deutlich abgespeckt. In der FVS absolvierten die Kandidaten in den insgesamt vier Kurswochen noch über 20 Flugstunden und hatten schon einen wichtigen Teil auf dem Weg zum PPL zurückgelegt. SPHAIR ist ein reines Screening-Programm, in dessen Verlauf in zwei Kurswochen acht Stunden 15 Minuten geflogen und 17 Landungen nach einem genau vorgeschriebenen Programm absolviert werden. Ein Vorteil ist, dass die Interessenten bereits zu Hause eine erste Eignungsabklärung über das Internet vornehmen können unter der Adresse [www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)

*Peter Brotschi*

# P.P.

## 1636 BROC

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

Weggezogen : Nachsendefrist abgelaufen - A démnégé: Délai de réexpédition expiré - Traslocato :Termine di respedizione scaduto .....

Adresse ungenügend – Adresse 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 .....

Jean-Rodolphe Willi

Vers-Chez-Cherbuin 4

1562 Corcelles-près-Payerne

## INFO

► L'Assemblée Générale 2005 se tiendra le 21 avril prochain à Kloten.

► La rencontre d'automne 2005 aura lieu à Altenrhein le 15 septembre.

(Les précisions nécessaires à ces deux réunions vous seront fournies en temps opportun.)

► La nouvelle adresse de l'association pour la correspondance, les contacts avec l'extérieur et le secrétariat courant est celle de : **Monsieur Jean-Rodolphe Willi, Président.** Voir adresse ci-dessus

► La comptabilité et la caisse sont à la charge de : G. Noël.

► J. Etter est en charge des procès-verbaux des diverses réunions.

► Un programme de collaboration plus étroit avec l'AéCS est actuellement en cours d'évaluation. Il sera présenté à la prochaine Assemblée Générale.

► Le 22 novembre dernier, J.-R. Willi a représenté notre association auprès des Vieilles Tiges françaises lors de leur réunion annuelle à Paris.