



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



# FlightVTR

Periodisches Informationsblatt  
Bulletin d'information périodique  
N° 13 - Mai 2008 / Mai 2008

## ÉDITO

### *Das Wort des Redaktors.*

**Liebe Piloten, Kolleginnen und Kollegen.**

*Mit Bestürzung und grosser Traurigkeit hat der Vorstand der Motorflug-veteranen des AeCS die Nachricht vom Hinschied unseres Präsidenten Jean-Rodolphe Willi erhalten, welcher viel zu früh, als Folge seiner Krankheit, zu seinem letzten Flug gestartet ist.*

*Im Namen aller Mitglieder unserer Vereinigung, möchte ich seiner Gattin Madeline, seiner Familie und allen Angehörigen unsere herzlichste Anteilnahme aussprechen und versichern, dass wir unseren Präsidenten Jean-Rodolphe (Roudi) in leuchtender Erinnerung behalten werden.*

*Wir haben anfänglich geplant, im*

### *Le mot du rédacteur.*

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

C'est avec une immense tristesse que le comité du VVM AéCS a appris la tragique nouvelle de la disparition de notre Président Jean-Rodolphe WILLI parti beaucoup trop tôt pour d'autres cieux suite à une maladie qui l'aura finalement vaincu. Je me fais l'interprète de chacun et chacune d'entre vous, en exprimant à son épouse Madeline, à sa famille ainsi qu'à tous ses proches, l'assurance de toute la part que nous prenons dans le grand deuil qui les frappent, et la certitude que nous garderons un souvenir lumineux de notre Président Jean-Rodolphe.

Nous avions initialement prévu de

*vorliegenden Bulletin Nr. 13, in grossen Zügen die lange fliegerische Karriere unseres Ehrenpräsidenten Gaston MONOD zu würdigen. Nach reiflicher Ueberlegung hat Euer Vorstand und der Unterzeichnete beschlossen, diese Publikation beizubehalten. Dies auf Grund der Lebensweisheit welche besagt, dass das Leben selbst während der Trauer weitergehen muss. Wir sind überzeugt, dass Jean-Rodolphe uns dort oben zustimmt.*

*Es ist G.-A. Zehr, ehemaliger Chefredaktor der Aero Revue und langjähriger Freund von Gaston Monod, selbst seit Jahren Mitglied unserer Vereinigung, welchem wir die Aufgabe anvertraut haben, diesen Artikel über die vielfältige und total der Fliegerei.....und dem Flugplatz Ecuvillens gewidmeten Karriere, zu verfassen.*

*Ausserdem und zum Schluss möchte ich Sie nochmals dringend bitten, neue Mitglieder zu werben. Um unsere sympathische Vereinigung am « Leben zu erhalten » liegt es in der Hand jedes einzelnen, das « Fliegen » im allgemeinen – zivil – militärisch – oder sportlich, zu fördern.*

*Ich widme diese Zeilen unserem Präsidenten, welcher uns für immer verlassen hat.*

*Mit sehr kameradschaftlichen Grüßen.*

*Jean-Luc Durand, Redaktor  
Uebersetzung : Ramy*

publier dans ce bulletin No. 13, les grandes lignes de la belle et longue carrière aéronautique de notre Président d'honneur, Gaston MONOD. Votre Comité et le sous-signé, après mûre réflexion, ont décidé de maintenir la publication de cet article en vertu de l'adage qui veut que, même dans la tristesse, la vie doit continuer.

Nous sommes persuadés que Jean-Rodolphe nous approuve de là - haut.

C'est donc à G.A. ZEHR, ancien rédacteur en chef de l'Aéro-Revue et ami de Gaston Monod que nous avons fait appel pour rédiger cet article qui retrace la grande diversité de cette carrière totalement dévolue à l'AVIATION, et à l'aérodrome d'Ecuvillens...

Enfin et pour conclure, j'aimerais revenir sur l'importance du recrutement de nouveaux membres. Il appartient à chacun d'entre nous de démarcher de nouvelles « recrues » afin que notre sympathique association continue à promouvoir cette belle cause qu'est – LE VOL -, qu'il soit civil, militaire ou sportif.

Je dédie ces quelques ligne à notre Président Jean-Rodolphe qui s'en est allé, et vous salue toutes et tous très amicalement.

Jean-Luc Durand-rédacteur

## **Protokoll der 30. Generalversammlung vom 16. Juni 2007, Flugplatz Grenchen**

*Um Punkt 1100 Uhr eröffnet der Präsident J.-R. Willi die 30. Generalversammlung und heisst die anwesenden Mitglieder und Gäste willkommen. Er begrüsst speziell die Herren :*

- Werner Neuhaus, Ehrenmitglied
- Manfred Küng, Präsident der Segelflugveteranen des AeCS, begleitet durch Werner Locher.
- Andreas Wiegier, Flugplatzchef Grenchen, welchem er das Wort erteilt. Er begrüsst seinerseits die Anwesenden und orientiert kurz über das gleichtags auf dem Flugplatz Grenchen stattfindende « Bücker-Treffen », welches momentan wegen gesperrter Graspiste etwas gestört ist, weil – eher anekdotisch – Gänse diese Piste in Besitz genommen haben !!

*Von den 173 Mitgliedern haben deren 40 sowie 7 Begleiterinnen der Einladung Folge geleistet. Entschuldigt haben sich Ernst Wyler, wegen Terminkollision mit einer Sitzung der « Aerosuisse » in Luzern, Alfred Ramseyer, Vizepräsident, wegen Auslandaufenthalt, die Präsidenten der « Vieilles Tiges » aus Frankreich, Belgien und Luxemburg sowie der « Alten Adler » aus Deutschland.*

*Dem Vorstand sind keine Anträge, Vorschläge oder Bemerkungen eingereicht worden. Die Generalversammlung kann folglich gemäss vorgeschlagener Traktandenliste durchgeführt werden.*

1. *Mit einer Schweigeminute gedankt die Versammlung der seit der letzten GV verstorbenen Mitglieder. Es sind dies die Herren : Ackermann Ernst, Bühler Rolf, Hürzeler Hans, Mirault Georges, Müller Marcel, Muser Fredi und Strahm Hans.*

## **Procès-verbal de la 30<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire du 16 juin 2007 à Granges**

Il est exactement 11 heures lorsque notre Président, J-R Willi, ouvre la séance en adressant ses vœux de bienvenue à l'assemblée et, en particulier, à Mr Neuhaus membre d'honneur ainsi qu'aux représentants du vol à voile, MM Kung et Locher. D'emblée, il donne la parole à Mr Wieger, chef de place, qui nous informe brièvement sur la rencontre des fans du Bücker dont l'organisation est quelque peu perturbée, ceci pour l'anecdote, par la fermeture de la piste en herbe occupée par des oies !!!

Sur les 173 membres que compte notre association, 40 ont assisté à l'Assemblée générale sans oublier 7 accompagnantes. Sont excusés MM Wyler, en séance avec AéroSuisse à Lucerne et Ramseyer notre vice Président ainsi que les représentants des Vieilles Tiges françaises, belges, luxembourgeoises et Alte Adler allemand.

Aucune remarque ou proposition n'étant parvenue au comité, la séance peut 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 : Müller Marcel, Hürzeler Hans, Ackermann Ernst, Bühler Rolf, Mirault Georges, Muser Fredi et Strahm Hans.
2. MM Nechacher, Aeschlimann et Bohnenblust sont désignés comme scrutateurs.

2. Als Stimmenzähler werden gewählt : Ulrich Aeschlimann, Alfred Bohnenblust und Hans Neracher.
  3. Das Protokoll der 29. GV vom 27. April 2006 in Thun, veröffentlicht im Informationsblatt Nr.11 vom Mai 2007, gibt zu keinen Bemerkungen Anlass und wird einstimmig genehmigt.
  4. Im vergangenen Geschäftsjahr hat der Gesamtvorstand die anstehenden Geschäfte am 8. November 06 in Luzern, am Sitz des AeCS sowie am 23. Februar 07 in Bern, erledigt. Zusätzlich hat sich der Vorstands-Ausschuss an mehreren Kurzsitzungen den laufenden Geschäften angenommen und unsere Vereinigung an Anlässen der Aerosuisse (GV und Forum), des Verkehrshauses der Schweiz, dem Flieger- und Flab Museum in Dübendorf und dem Militärfliegermuseum « Clin d'Ailes » in Payerne, vertreten. Wir unterhalten ebenfalls ausgezeichnete Kontakte mit dem Zentralsekretariat des AeCS, in den Bereichen Administration und Archiv. Unsere Beziehungen zur Redaktion der Aero Revue ermöglichen es uns, über die Aktivitäten der Motorflugveteranen zu berichten. Als Verantwortlicher für die Redaktion unseres Informationsblattes « Flight VTR » wurde Jean-Luc Durand bestimmt. Er erwartet mit Spannung Eure Beiträge über fliegerische Reise- oder Erlebnisberichte und Anekdoten. Ein gemeinsamer Anlass mit den deutschen « Alten Adler » welcher durch diese angeregt wurde, ist vorläufig aufs Eis gelegt, wird jedoch durch den Vorstand weiterverfolgt, um mittelfristig eine Lösung zu finden. Der Siegerpreis in der Kategorie
  3. Le procès-verbal de la 29<sup>e</sup> AG du 27 avril 2006, paru dans le Bulletin No 11 en mai 2007 ne fait l'objet d'aucune remarque. Il est adopté à l'unanimité.
  4. Le comité s'est réuni à deux reprises ; le 8.11.06 à Lucerne au siège de l'AéCS et le 23.2.07 à Berne. Un comité restreint a soigné nos liens avec AéroSuisse, le Forum de l'aviation ainsi qu'avec les Musées de Dübendorf, des Transports à Lucerne et de 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.
- Nos contacts avec l'AéroRevue nous donnent l'occasion de parler de l'activité des Vétérans. Jean-Luc Durand a été nommé responsable de la rédaction de notre Bulletin et c'est avec grand intérêt qu'il attend vos récits de voyage et autres anecdotes aéronautiques. L'organisation d'une rencontre avec les Alte Adler (sur leur initiative) est mise en veilleuse pour le moment bien que le comité poursuive la recherche d'une solution à cette proposition. Le challenge des Vétérans a été remis au vainqueur junior des championnats suisses de voltige aérienne à Môtier. Enfin, notre sortie d'automne à Derborence eut un franc succès.

« Juniores » wurde anlässlich der Motor-Kunstflugmeisterschaft in Môtier übergeben.

Unser Herbstausflug 2006 nach Sitten und Derborence war in jeder Hinsicht ein voller Erfolg.

5. Der Kassier Gilbert Noël präsentiert die Jahresrechnung 2006, welche bereits im Informationsblatt Nr 11 veröffentlicht wurde. Ohne nochmals auf Details einzugehen stellt er fest, dass diese mit einem Ausgabenüberschuss von CHF 126.85 abschliesst und das Vereinsvermögen praktisch unverändert bleibt.

Als Antwort auf die Frage von A. Bohnenblust betreffend Kosten für Postsendungen hält der Kassier fest, dass nicht alle Mitglieder über einen Internet-Anschluss verfügen und die Verbreitung unserer Korrespondenz nur per E-Mail nicht möglich ist. Der Vorstand wird jedoch die Möglichkeit der gemischten Sendungen prüfen.

Die Revisoren Paul Keller und Jean-Pierre D'Epagnier attestieren dem Kassier eine saubere und korrekte Führung der Buchhaltung und beantragen die Entlastung von Kassier und Vorstand.

6. Unter Verdankung werden Kassier und Vorstand durch die Mitglieder einstimmig entlastet.
7. Nachdem durch die Versammlung keine Anträge eingereicht wurden, wird der gesamte Vorstand und die Revisoren durch Akklamation wiedergewählt.
8. Dieses Traktandum wurde bereits zu Beginn der Generalversammlung durch den Flugplatzchef Grenchen, Herr Andreas Wiegier erledigt.
9. Der an der letzten GV durch W.

G. Noël nous présente l'état des comptes qui ont été publiés dans notre Bulletin N°11 ; nous n'y reviendrons donc pas en détail sinon pour préciser que notre fortune est pratiquement inchangée et que le résultat de l'exercice se solde par un excédent de charges de Fr. 126.85 ! A la question de Mr Bohnenblust concernant les frais d'envois postaux, il est précisé que tous nos membres n'étant pas reliés au Web, on ne peut envisager d'utiliser uniquement des Email pour notre correspondance. Le problème de la correspondance mixte sera étudié par le comité. MM P Keller et J-P Depagnier, 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. Aucune proposition n'étant formulée par l'Assemblée, le comité est réélu par acclamation.
8. L'information sur la rencontre des Bükers et son organisation par Mr Wiegier a eu lieu en préambule de cette Assemblée.
9. La proposition de Mr Neuhaus visant à soutenir financièrement la création ou le maintien d'aérodromes est repoussée par l'Assemblée sur préavis du comité; notre fortune ne nous permettrait pas de faire des dons substantiels.

*Neuhaus formulierte Antrag, unsere Vereinigung solle sich finanziell an der Erhaltung oder Errichtung von Flugplätzen beteiligen, wird auf Vorschlag des Vorstandes abgelehnt. Unser Vermögen erlaubt es nicht, namhafte Beträge zu verschenken.*

*Ebenfalls auf Vorschlag des Vorstandes abgelehnt wird der Antrag von H. Versell, unsere Vereinigung solle sich öffnen und auch Sympathisanten ohne Pilotenlizenz als Mitglied aufnehmen.*

*Eine Anfrage des Aviatikpublizisten Rolf Ellwanger, um finanzielle Unterstützung für den demnächst erscheinenden « Schweizer Flugplatzführer », wird negativ beantwortet.*

*Unser nächster Herbstausflug wurde auf den 23. Oktober 2007 festgelegt und führt uns nach Dübendorf ins Flieger- und Flabmuseum.*

*Alfred Bohnenblust orientiert über die « Jumelage » zwischen den Militärfliegermuseen in Montélimar (F) und « Clin d'Ailes » in Payerne.*

*Der Präsident bedankt sich bei allen Mitarbeitern des Flugplatzes Grenchen die uns unterstützt und so freundlich empfangen haben.*

*Er dankt ebenfalls dem Vorstand für die stete Unterstützung und wünscht allen einen schönen Nachmittag.*

*Um 1200 Uhr ist die Generalversammlung 2007 beendet.*

*Für das Protokoll : Jacques Etter*

*Deutsche Uebersetzung :  
Alfred Ramseyer*

La proposition de Mr Versell visant à ouvrir notre association à des membres amis ou sympathisants (non pilotes) est repoussée par l'Assemblée sur préavis du comité,

Une subvention accordée à la publication d'un livre sur les aérodromes de Mr Ellwanger n'entre pas en ligne de compte.

Notre sortie d'automne a été fixée au 23 octobre 2007 au Musée de l'aviation militaire à Dübendorf.

Mr Bohnenblust nous informe du jumelage du Musée de Montélimar avec le Musée Clin d'aile à Payerne.

J - R Willi remercie tous les gens de Granges qui nous ont si aimablement reçus ; il remercie également le comité pour son soutien !

Après avoir souhaité à tous une belle fin de journée l'AG est close à 1200 heures.

Pour le PV : J. Etter



**31. GENERALVERSAMMLUNG  
28. UND 29. MAI 2008  
FLUGPLATZKOMMANDO LOCARNO**

**Wer doch noch teilnehmen will,  
kann sich noch schnell  
einschreiben !**

**Letzter Termin : der 21. Mai 2008.**

**31<sup>e</sup> ASSEMBLEE GENERALE  
28 ET 29 MAI 2008  
BASE AERIENNE DE LOCARNO**

**Il ne vous reste que quelques  
jours pour vous inscrire !**

**Date limite : le 21 mai 2008.**

**Pertes et profits 2007**

<b>Produits</b>			
Cotisations		4'380.00	4'380.00
Dons		2'755.00	7'135.00
Intérêts bruts : banques et compte postal		249.45	7'384.45
Recettes diverses		10'000.00	17'384.45
Impôt anticipé		52.50	17'436.95
<b>Total des produits</b>			<b>17'436.95</b>
<b>Charges</b>			
Cotisations : VFL - VHS.CH - AeroSuisse - CLIN D'AILES		565.00	565.00
Manifestations : Rencontre d'automne, etc.		1'337.50	1'902.50
Comités		747.70	2'650.20
Assemblée Générale		937.75	3'587.95
Frais de banques et compte postal		161.35	3'749.30
Administration : FltVTR, copies, imprimés, ports, etc.		3'817.25	7'566.55
Matériel de bureau		53.80	7'620.35
Divers		10'424.50	18'044.85
Impôt anticipé déduit		75.65	18'120.50
<b>Total des charges</b>			<b>18'120.50</b>
<b>Résultat de l'exercice au 31.12.2007</b>			<b>-683.55</b>

**Bilan au 31.12.2007**

<b>Actif</b>		
CCP		1 736.85
Banques Raiffeisen Fribourg-O. & Luzern		9 390.45
Impôts anticipés à récupérer		75.65
Obligation de Caisse Raiffeisen		10 000.00
<b>Total de l'Actif</b>		<b>21 202.95</b>
<b>Passif</b>		
Passifs transitoires		-
Cotisations payées d'avance		-
Fortune		21 202.95
<b>Total du Passif</b>		<b>21 202.95</b>

## Zusammensetzung des Vorstandes / Composition du Comité

Präsident / Président :	Jean-Rodolphe Willi
Vize-Präsident-Sekretär / Vice-président-secrétaire :	Gilbert Noël
Vize-Präsident / Vice-président :	Alfred Ramseyer
Mitglieder / Membres :	Jacques Etter
	Ulrich Sohm
	Peter Thut
	Francis Vauthier

An der Generalversammlung vom 6. Mai 2004 in Birrfeld wurde der Vorstand in dieser Zusammensetzung für weitere 4 Jahre wiedergewählt.

Alle Mitglieder, ausser Jacques Etter, stehen für eine Wiederwahl zur Verfügung. Wir danken Jacques Etter für seine wertvolle Mitarbeit. Als Nachfolger wird der Versammlung Armando Baccala vorgeschlagen.

Le comité, tel qu'il est constitué, a été élu statutairement pour 4 ans lors de l'Assemblée générale du 6 mai 2004 à Birrfeld.

La majorité des ses membres consentent à une réélection, à l'exception de Jacques Etter que nous remercions de sa précieuse collaboration. Le comité propose à l'assemblée la candidature d'Armando Baccala.

## Revisionsstelle / Organe de révision

Paul Keller  
Gérard Pythoud

In Folge des Rücktritts von J.-P. d'Epagnier, welcher viele Jahre in der Revisionsstelle mitwirkte, und dem wir unseren grossen Dank aussprechen, sind wir auf der Suche eines neuen Ersatz-Revisors.

Suite à la démission de Jean-Pierre d'Epagnier, après de très nombreuses années d'activité pour lesquelles nous le remercions, nous sommes à la recherche d'un suppléant. Avis aux intéressés.

## EFFECTIFS DEPUIS LE 16 JUIN 2007 / AG GRENCHEN

<u>Adhésions</u>					
Germann	Fritz	Ch. Voie Creuse 7	1202 Genève	18.06.2007	022 740 14 25
Jaquier	Henry	Av. de Sully 68	1814 La Tour de Peilz	20.06.2007	021 944 22 84
Farner	Konrad	Hauptstrasse 4	4558 Hersiwil	01.10.2007	032 675 43 20
Leuthold	Heinrich	Ch. des Jordils 7	1789 Lugnorre	07.02.2008	026 673 17 23
<u>Décès</u>					
Della Casa	Eduard	Hasenbühlweg 11	6300 Zug	Juin 2007	
Strahm	Hans-Ludwig	Rosenweg 29	3097 Liebefeld	Juin 2007	
Eggenberger	Jakob	Rebbbergstrasse 7	8424 Embrach	18 août 2007	
<u>Modif.</u>					
Wyler	Ernst C.	Mettlengässli 10	3074 Muri	<b>05.09..2007</b>	
Eggenberger	Magdalena	Freiestrasse 65	8032 Zürich	01.12..2007	044 2687391
Gamma	Hans Rudolf	Bützenstrasse 16	8185 Winkel	25.12..2007	
<u>Démissions</u>					
Schlub	Jean	Beau-Site 1	2016 Cortaillod	31.12..2007	
Felder	Werner	Grätzlistr. 32	8152 Opfikon	31.12..2007	
Nussbaumer	Walter	Grampenweg 10	8180 Bülach	01.01..2008	

## **Gaston Monod, der « Unverfälschte » unter den Verfechtern der reinen Lehre**



*Unser ehemaliger Präsident, ex-Prüfungsexperte und ex-Inspektor des Luftamtes (BAZL) aber auch Freund Gaston Monod, wurde in Leysin geboren. Hoch über dem Rhonetral, mit Blick auf die Dents du Midi, den Grand Combin und bei guter Sicht auf das Mont-Blanc Massiv. Oft aber auch zu seinen Füssen ein Nebelmeer, welches seit jeher Piloten fasziniert und dazu eingeladen hat, auf diesen Massen von Wellen zu surfen.*

*Folglich hat sich Gaston schon in seiner frühen Jugendzeit für die Fliegerei interessiert und erwarb im zarten Alter von 17 Jahren seine A-Lizenz für Segelflieger. « Zögling » hieß sein erstes rudimentäres Fluggerät. Nach bereits 7 Minuten und 42 Sekunden Flugzeit hat er diesen ersten, ersehnten und wertvollen Ausweis erhalten. Die*

## **Gaston Monod, pur d'entre les purs !**

Du perchoir où il est né, c'est-à-dire Leysin, notre ex-président, ex-inspecteur OFAC, ex-examinateur et néanmoins ami Gaston (!) a reçu en guise de cadeau de bienvenue en ce bas monde, une vue panoramique sur la plaine du Rhône et les pics vertigineux des Dents du Midi, du Grand Combin voire les jours fastes, du massif du Mont-Blanc ! Mais souvent aussi, à ses pieds, une mer de brouillard qui a toujours donné à des générations de pilotes, l'irrépressible envie d'aller se frotter le ventre sur cette nappe impalpable et de surfer sur les vagues de la masse cotonneuse.

En conséquence, Gaston a hanté les terrains d'aviation depuis sa plus tendre adolescence et c'est à l'âge de 17 ans déjà (c'est-à-dire en 1945) qu'il obtint son brevet A de pilote de planeur. 7 minutes et 42 secondes se sont avérées suffisantes pour qu'il obtienne ce premier précieux sésame ! Cela se passait sur un Zögling, engin rudimentaire composé d'une simple poutre dotée à l'avant d'un palonnier et à l'arrière d'un siège minuscule sur laquelle l'occupant pose précautionneusement ses fesses. Aucun carénage, aucune protection, les ailes étant fixées au-dessus de l'occupant par un système d'entretoises et de câbles. En vérité, il s'agit d'un véhicule qui tombe plus vite que son ombre ! Moins aérodynamique que ça, tu meurs ! Pourtant il en aurait fallu beaucoup plus pour dégoûter notre sauteur à skis qui, à l'âge de 13 ans déjà, réussissait des bonds souvent plus longs qu'à bord du bizarroïde Zögling !

*Eigenschaften des « Zögling » erlaubten es nicht, lange in der Luft zu bleiben. Es hätte jedoch mehr gebraucht um unseren jungen Skispringer zu entmutigen, welchem mit 13 Jahren oft längere Sprünge gelangen, als er mit dem « Zögling » erreichte.*

*Sehr jung also wurde Gaston durch den Virus der dritten Dimension befallen. Mehr als ein halbes Jahrhundert, bis zu seiner Pensionierung – und darüber hinaus – haben ihn diese hartnäckigen Viren nicht mehr losgelassen. Heißhungrig hat er während dieser Zeit praktisch alles pilotiert was ihm in die Hände kam. Während rund 15'000 Flugstunden – davon fast 500 im Segelflug – flog er mit 150 verschiedenen Typen. Vom Zögling über exotische Flugzeuge bis zum zweimotorigen Geschäfts-Turbo-prop, aber auch Helikopter.*



*Gaston, ein echt « unverfälschter » hat seine Zuneigung zum Segelflug aus der Zeit als Anfänger beibehalten. Er, der den grössten Teil seines Lebens damit verbracht hat Piloten auszubilden, weiss von*

Donc, Gaston a contracté très jeune le virus dit de la troisième dimension, une maladie tenace qui ne l'a pas lâché durant plus d'un demi-siècle, c'est-à-dire jusqu'au jour où il a pris sa retraite...et même au delà ! Bouliforme, notre homme a sauté pratiquement sur tous les engins volants qui se sont présentés à lui. Il en a testé environ 150...Et ça va de l'inraisemblable Zögling au bimoteur d'affaires à turbines, en passant par les engins les plus exotiques, hélicoptères compris. Cela dit, au terme d'environ 15000 heures de vol (dont près de 500 en vol à voile) Gaston qui est un vrai « pur » a gardé une inclination particulière pour le vol à voile de ses débuts. Lui qui a passé le plus clair de son existence d'homme à former des pilotes, sait de quoi il parle. Et le signataire de ces lignes qui, depuis 1953 et pendant plus de cinquante ans, a régulièrement rencontré Gaston sur pratiquement tous les terrains de Suisse, se souvient encore d'une de ses confidences : Heureux les jeunes et même les moins jeunes, lui confiait-il, qui s'adonnent à ce sport merveilleux ! Le vol à voile est une activité à la mesure de l'homme moderne. Il révèle le débutant à lui-même et ce dernier trouve en lui des qualités qu'il croyait ne pas posséder. Il se découvre amical, courageux, plein de sang-froid devant le danger. Il acquiert ainsi l'assurance si indispensable à tout homme digne de ce nom. Toutes les facultés du vélivole sont sollicitées, exercées, développées harmonieusement. Grâce au planeur il découvre un sport merveilleux, requérant intelligence, intuition, courage et habileté superfine dans lequel on apprend toujours du neuf. Mais

*was er spricht wenn er meint : Von allen fliegenden Geräten erweist sich das Segelflugzeug als das Anmutigste und Poetischste. Seine einfache Struktur, ähnlich dem Vogel, von dem es die Art und Weise, sich durch die aufsteigenden Winde tragen zu lassen, ausgeliehen hat.*

*Durch den Segelflug erwerben die Anhänger dieser wunderbaren Sportart das « Gefühl des Fliegens » und werden damit gute Piloten. Der Segelflug ist eine Grundschule : « Diejenige der zukünftigen Asse » !*



### ***Der Flügel « Fauvel A 36 »***

*Ich erinnere mich an den Sonntag, 14. September 1958. Bei schönstem Wetter wurde in Les Eplatures ein Flugmeeting durchgeführt, welches fast 40'000 Besucher mobilisierte. Unter den vielen spektakulären Vorführungen aller Sparten der damaligen Luftfahrt fand sich auch der Name Gaston Monod, welcher den damals einzigen in der Schweiz immatrikulierten « Nurflügler » pilotierte. Es war der Segler « Fauvel A 36 », eine Konstruktion des französischen Flieger-Obersten Charles Fauvel. Allein schon durch seine Formgebung war offensichtlich, dass dieses Fluggerät die Aufmerksamkeit der vielen Zuschauer hervorrief.*

où l'on apprend dans l'enchantement de féeriques évasions et qui reste au cœur, même avec ses fatigues, comme la conquête et la possession d'un sortilège comparable à rien d'autre au monde.

De tous les engins volants, le planeur se révèle comme le plus gracieux et le plus poétique. Sa simplicité de structure l'apparente à l'oiseau dont il emprunte la façon de se laisser porter par les courants ascendants.

Par le vol à voile, les adeptes de ce sport merveilleux acquièrent le « sens de l'air » qui fera d'eux de bons aviateurs. Le vol à voile est une école : « celle des futurs as » !

### **L'aile Fauvel A36**

Je me souviens d'un certain 14 septembre 1958. Ce dimanche-là, le plus grand meeting d'aviation jamais organisé sur le terrain des Eplatures, avait rassemblé près de 40 000 spectateurs. Le temps était radieux. Au programme, le gratin des as de l'époque : Francis Liardon déjà vainqueur à Coventry en 1952 dans une compétition qui avait fait de lui un virtuel champion du monde de voltige. Il y avait aussi Léon Biancotto, champion du monde en titre de la spécialité. Et puis le parachutiste Sam Chazak, recordman mondial du saut à ouverture retardée ; la première double patrouille militaire suisse sur Venom, autorisée à se produire en meeting. Elle était menée par un Chaux-de-Fonnier le Plt. Bähler ! Et puis aussi, le chasseur suédois supersonique Draken, en compétition avec le Mirage III pour notre armée et qui franchit le mur du son...Un événement à l'époque !

Mais ce jour-là on n'entendit pas

*Monod fühlte sich auf diesem seltenen Vogel besonders wohl und wusste die ungewohnte Silhouette dieses Nurflüglers mit gekonnten Evolutionen über dem Flugplatz hervorzuheben. Nach einer mit grossem Geschick, direkt vor dem zahlreichen Publikum ausgeführten Landung, erntete er einen riesigen Applaus.*

### **Der Fluglehrer**

*Zu dieser Zeit kommt Gaston Monod zum Schluss, dass er noch einen langen und kostspieligen Weg zu gehen hat, sollte es ihm gelingen, die Fliegerei zum Beruf zu machen.*

*Als Ingenieur arbeitete er vorerst bei BBC in Baden, später bei Lear in Genf um schliesslich in Freiburg bei Vibrometer eine Anstellung zu finden. Hier konnte er sich nun während der ganzen Freizeit auf dem Flugplatz Ecuvillens seiner Leidenschaft hingeben. 1960 erworb er seine Fluglehrer-Lizenz und widmete sich fortan der Ausbildung von Pilotenschülern. Während acht Jahren hat er stetig an der Verbesserung und Moderni-*

que le bruit parfois assourdissant des moteurs d'avions. Otto Sallaz fit une superbe démonstration de voltige à bord de son planeur LO-100. Mais j'avais aussi tenu à inviter Gaston qui volait en ce temps-là sur la seule « aile volante » immatriculée en Suisse, le planeur Fauvel A36 né de l'imagination de son constructeur Charles Fauvel, un colonel de l'armée de l'air française. Il est évident que cet appareil, de par sa forme, allait susciter la curiosité de l'immense public rassemblé aux Eplatures. Mais Monod qui se sentait particulièrement à l'aise sur cet oiseau rare, sut en plus, mettre en valeur les lignes inhabituelles de cet engin en se livrant à de superbes évolutions à la verticale du terrain. Il termina sa présentation en atterrissant avec une adresse consommée, face au public qui lui fit une véritable ovation !

### **L'instructeur**

Pourtant à cette époque, notre Fribois prend conscience que s'il veut parvenir à faire de l'aviation son métier, il y a encore un bout de chemin à parcourir. Et cela coûte de l'argent, beaucoup d'argent. Alors, il met ses talents d'ingénieur au service de BBC à Baden, puis il a l'opportunité de se rapprocher de la Romandie en collaborant d'abord avec Lear à Genève, aux côtés de Durafour, 3<sup>e</sup> pilote suisse breveté ! Puis en entrant chez Vibrometer à Fribourg, qui produit des instruments sophistiqués pour l'industrie aéronautique. Dès lors, notre homme consacrera tous ses instants de loisir à sa passion, sur l'aérodrome d'Ecuvillens où il va œuvrer en particulier dans la formation des élèves pilotes dès 1960,



*sierung der Ausbildungs-Methodik gearbeitet, Erfahrung gesammelt und sich einen Rucksack von rund 3'000 Flugstunden zugelegt. 1968 trat Gaston Monod beim Luftamt (heute BAZL) eine Stelle als Inspektor an. Seine Aufgabe zu Beginn war vor allem die Organisation und Durchführung der Kurse für Fluglehrer-Aspiranten und deren Weiterbetreuung. Monod brachte frischen Wind in die Sektion « Fliegendes Personal und Ausbildung » im Luftamt, baute die Kontakte zu den Flugschulen kontinuierlich aus und allmählich verbesserte sich das Klima zwischen den Leuten an der « Front » und der Aufsichtsbehörde in Bern !*

*Im Jahr 1969 erlangte Gaston seine Lizenz als Heliokopterpilot. In rascher Folge kamen die Ausweise für Berufspilot, Fluglehrer und als Prüfungsexperte hinzu. Beim Uebertritt in den Ruhestand waren fast 3'000 Flugstunden mit Drehflüglern zusammengekommen. Während den Jahren 1970-1990 hatte er viele in- und ausländische hohe Persönlichkeiten an Bord. Unter den Dankesschreiben findet man beispielsweise die Namen der ehemaligen Bundesräte Furgler, Gnägi, Hürlimann, Ritschard, Delamuraz, Ogi und Aubert. Zusätzlich war Gaston Monod auch während zehn Jahren im Bereich SAR (Search and Rescue) eingesetzt. Dabei hat er unzählige Suchflüge – teilweise kritische – mit dem Heliokopter in den Alpen durchgeführt.*

## **Die weite Welt**

*Für einen Fluglehrer, eingesetzt in der Grundausbildung – in der Regel*

date à laquelle il obtient son permis d'instructeur de vol. Ainsi, durant huit ans il va s'investir à fond dans ce qui constitue pour lui, un nouveau défi. Les années soixante, c'est encore l'époque où son avion et son langage, sont les seuls outils dont dispose le moniteur. L'avion-école est encore très imparfait : on l'a construit sur des données qui ne font intervenir qu'un petit nombre des facteurs de l'apprentissage du vol. Il a été pensé, dessiné et construit dans les années trente. Mais les recherches des constructeurs progressent et les premiers « avions école » modernes commencent à équiper nos clubs : AS Bravo, Beagle Pup, pour ne parler que des plus répandus.

Quant au langage, il reste à créer une algèbre simple qui, du moniteur à l'élève, transporte les mêmes réalités. On s'achemine lentement déjà vers cette algèbre lorsqu'on substitue les expressions de la méthode suisse (issue en particulier des travaux de Francis Liardon et du Dr Eichenberger) à celles qui jusqu'alors étaient en usage. Et la voltige commence à s'exprimer par une écriture particulière. Il reste à introduire dans le circuit le livre, la photo, le film, la radio. Le « livre outil » où se lira l'ascension de l'élève et celle du moniteur. La photo qui sera méditée le soir, dans la solitude. Le film qui reproduira un certain enchaînement des images du vol. La radio qui apportera tout à la fois une forme singulière de la présence et de l'absence. Il faut bien que le moniteur, avec ses outils élémentaires, tire comme un haleur, l'élève du fond de lui-même. Gaston Monod va donc s'investir à fond dans cette formation des pilotes qu'il marquera de son sceau. En 1968,

*mit Schulvolten und kurzen Ueberlandflügen beschäftigt – ist es nicht verboten, sich manchmal nach längeren Eskapaden umzusehen, um*



*seine Abenteuerlust zu stillen. Seine Fachkenntnisse und anerkannte Kompetenz haben Gaston befähigt, unendliche Lufträume zu befliegen. So hat er mit einem Kollegen den für das Luftamt bestimmte « Malibu », von Vero Beach in Florida auf der üblichen Route über Montréal, Grönland, Island, Shetlands, Southampton nach Bern überflo-*



*gen. Oder ein « Bravo » sowie ein Pilatus PC-7 nach Kuala Lumpur in Malaysia geliefert. Von Miami aus hat er mit Freunden auf einer Piper Dakota in 57 Stunden die Karibik und den Golf von Mexiko umflogen. Dazu kommen viele weitere Destinationen wie Marokko, Tunesien, oder in Nordeuropa Norwegen, Schweden und Finnland.*

l'Office Fédéral de l'Aviation civile qui suit avec intérêt depuis quelques années déjà, son travail à Ecuvillens et reconnaît sa valeur, l'engage en qualité d'inspecteur, chargé notamment de l'organisation des cours d'aspirants instructeurs. Nanti de 3000 heures de vol et d'un bagage professionnel solide au service d'une méthode d'enseignement moderne qu'il a lui-même peaufinée au cours des précédentes années, Monod insuffle un dynamisme nouveau à cette section du personnel aéronautique et de la formation de l'Office. Il multiplie les contacts avec les écoles d'aviation chez lesquelles il répand la bonne parole avec une bonhomie qui n'exclut cependant pas la rigueur. Du coup, le climat entre les gens du terrain et l'organe de surveillance fédéral va s'améliorer !

En 1969, Gaston obtient sa licence de pilote d'hélicoptère suivie très rapidement de celles de pilote professionnel, instructeur et expert pour les examens. A l'échéance de la retraite, en 1990, il aura totalisé plus de 3000 heures sur ces voitures tournantes. Il a transporté à son bord, de hautes personnalités suisses et étrangères, en particulier les Conseillers fédéraux des années 70 à 90. Parmi eux, Furgle, Gnägi, Hurlimann, Ritschard, Delamuraz, Ogi, Pierre Aubert, d'autres encore dont les lettres de remerciements qu'ils ont adressées à notre ex-président traduisent bien le plaisir et le sentiment de sécurité qu'il a su leur procurer. Gaston a encore assumé durant dix années des responsabilités au service du SAR (Search and Rescue) et il ne compte plus les vols de recherches, parfois tangents, accomplis dans les Alpes avec son hélico...



*Es ist schon so, aus der Sicht des Fliegers zeigt sich unsere Erdkugel wunderschön...und auch sauber ! Gaston Monod wird es nie bereuen, dass es ihm vergönnt war, diese hoch oben aus dem Flugzeug bewundern zu dürfen. Seine Leidenschaft ist durch die Jahre des älterwerdens unveränderlich geblieben. Es ist diese Leidenschaft, die uns allen weiterhin den Weg zu den Flugplätzen weist, welche uns keine Ruhe lassen und die Tage traurig oder fröhlich gestalten.*

Georges-André Zehr

Kürzung und Uebersetzung :  
Alfred Ramseyer

---

## Les grands espaces

Cela dit, il n'est pas interdit à l'instructeur engagé dans la formation de base et, en principe, condamné aux vols courts et aux tours de piste, d'envisager parfois de longues escapades lui permettant d'assouvir sa soif d'aventure. Ses connaissances et sa compétence reconnues par les gens qu'il a accueillis à son bord ont permis à Gaston de survoler des espaces immenses. Avec un collègue il a convoyé un Malibu destiné à l'OFAC, depuis Vero Beach en Floride, à Berne, en empruntant la route habituelle: Montréal, Goose Bay, sud du Groenland, Islande, îles Shetland, Southampton, Berne. Autres convoys, ceux d'un Bravo et d'un PC-7, le plus long, jusqu'à Kuala Lumpur en Malaisie. Puis avec des amis sur des appareils plus légers tels que le Piper Dakota de 235 CV, à 125 kts de moyenne, le tour de la mer des Caraïbes et du Golfe du Mexique en VFR et en 57 heures de vol avec départ et retour à Miami ! Beaucoup d'autres destinations comme le Maroc, la Tunisie et au nord de l'Europe, la Norvège, la Suède et la Finlande. Il est vrai que vue d'en haut, la Terre est tellement belle...et propre aussi ! Gaston ne se lassera jamais d'avoir pu la contempler depuis cet observatoire idéal que constitue l'avion. Sa passion est restée inaltérable au fil des années qui nous vieillissent, cette passion qui continue à nous guider tous vers les aérodromes, vers ceux qui les hantent, ceux qui font leurs jours tristes ou gais.

G.-A. Zehr

---

**P. P.**  
1636 BROC

Zutreffenden durchkreuzen - Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il caso					
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A déménagé: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di spedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Decedutto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

## FlightVTR

### Ist Ihr Informationsblatt

Sie haben eine Info. welche unsere Vereinigung betrifft ?

Sie wünschen ein Hobby zur Kenntnis zu bringen ?

Sie haben eine Flieger-Anekdote zu erzählen ?

"FlightVTR" ist Ihr Blatt und steht zu Ihrer Verfügung. Wenden Sie sich bitte ohne weiteres an den Redaktor Jean-Luc Durand.

Tel : +41 22 756 22 01

Fax : +41 22 756 00 35

E-mail [jeanluc@fulgan.com](mailto:jeanluc@fulgan.com)

Publiziert durch die Motorflug-Veteranen des AeCS.

Redaktor :

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

## FlightVTR

### C'est votre journal.

Vous avez une information sur l'activité de notre association ?

Vous désirez faire connaître la pratique d'un hobby ?

Vous avez une anecdote sur l'aviation à raconter ?

"FlightVTR" est votre journal, son rédacteur, Jean-Luc Durand, a besoin de vous. Contactez-le au:

Tél : +41 22 756 22 01

Fax : +41 22 756 00 35

E-mail [jeanluc@fulgan.com](mailto:jeanluc@fulgan.com)

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

Rédacteur :

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