

FlightVTR

Periodisches Informationsblatt der Motorflug-Veteranen des AeCS
Bulletin d'information périodique des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS
N° 6 – April 2004/Avril 2004

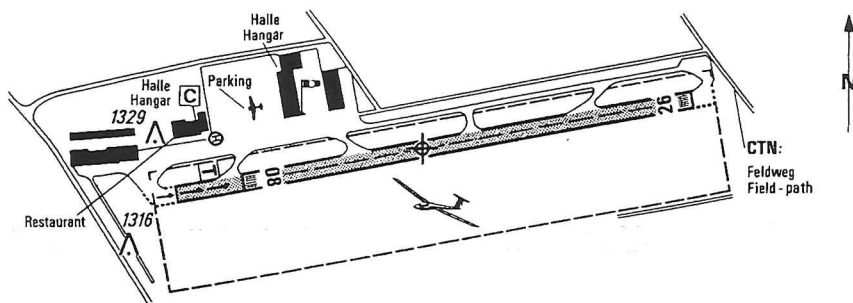


Rendez-vous

in/à LSZF

ELEV 1300 ft (396 m)

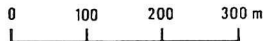
LSZF ARP: 47°26'37"N
08°14'01"E



Befeuerung/ LGT: OBST

Vorfeld/Apron: ASPH
TWY:

1:10 000



COR:(08/98)

EINLADUNG

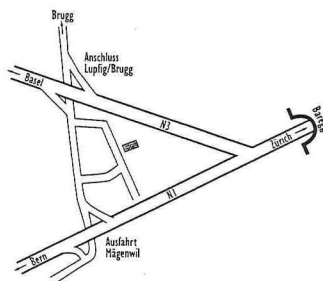
zur 27. Ordentlichen Generalversammlung
in Birrfeld Flugplatz, 6. Mai 2004

INVITATION

à la 27ème Assemblée Générale ordinaire
à l'aérodrome de Birrfeld, le 6 mai 2004

Programm/Programme

Anreise mit dem Auto/Déplacement en voiture :



Anreise mit dem Zug/Déplacement en train :

Abfahrt/Départ : Genève	06:44	Sion	05:58	St. Gallen	08:11
Lausanne	07:27	Fribourg	07:51	Zürich Flghaf.	09:13
Yverdon	07:48	Bern	08:23	Zürich HB	09:30
Neuchâtel	08:08				
Biel/Bienne	08:31				
Grenchen Süd	08:40		↓		↓

Ankunft/arrivée : Brugg AG	09:46	Brugg AG	09:46	Brugg AG	09:53
----------------------------	-------	----------	-------	----------	-------

Abfahrt/Départ : Lugano	05:57	Basel SBB	08:53	Delémont	08:03
Bellinzona	06:26			Solothurn	08:50
Zug	08:28		↓		↓

Ankunft/arrivée : Brugg AG	09:23	Brugg AG	09:33	Brugg AG	09:46
----------------------------	-------	----------	-------	----------	-------

Ab/dès

- 09:20 Für Mitglieder, die mit dem Zug anreisen, steht ein Bus für die Strecke von Brugg zum Flugplatz und retour zur Verfügung. **(Treffpunkt: Bahnhofkiosk)**
Les membres qui souhaitent se déplacer en train, disposeront d'une navette spéciale qui assurera le transport de la gare de Brugg à l'aérodrome et retour en fin de manifestation. (Lieu de rendez-vous: Le Kiosque de la gare)

Ab/dès

- 10:00 Treffpunkt im Flugplatz Restaurant.
Rendez-vous au restaurant de l'aérodrome.
- 10:30 Generalversammlung (Dauer 1 Std. gemäss Traktandenliste.)
Assemblée générale. (Durée environ 1 heure selon l'ordre du jour.)
- 11:30 Flugdemonstration (H. Max Vogelsang)
Démonstration de vol (M. Max Vogelsang)

- 12:00 Apéritif und kurze Ansprache des Vizepräsidenten : Werner Neuhaus.
Apéritif et allocution du Vice-Président : Werner Neuhaus.
(Offeriert vom aargauischen Regionalverband des AeCS/Offeré par l'association régionale argovienne de l'AéCS)
- 12:30 Mittagessen.
Dîner.

Menu

Bunter Blattsalat

Kalbspiccata « Milanese »

Spaghetti napolí, Broccoli

Apfelstrudel mit Vanillesauce

F 30.- Getränke nicht inbegriffen./F 30.- Boissons non comprises.

- 14:30 Besichtigung der Flugplatzeinrichtungen. Ende der offiziellen Veranstaltung.
Visite des installations aéroportuaires et fin de la manifestation officielle.

RMK. : Personen, die nicht an der Generalversammlung teilnehmen, können sich zwischen 10h15 und 11h30 am Ausflug beteiligen.

Les personnes exemptes de l'Assemblée Générale pourront participer à une visite surprise entre 10h15 et 11h30.

Traktandenliste/Ordre du jour

1. »Begrüssung und Ehrungen/*Ouverture de la séance et hommage aux disparus.*
2. »Wahl der Stimmzähler/*Nomination des scrutateurs.*
3. »Protokoll der Generalversammlung vom 8. Mai 2003/*Protocole de l'Assemblée Générale du 8 mai 2003.*
4. »Bericht des Präsidenten/*Allocution du Président.*
5. »Bericht des Kassaführers und der Revisoren/*Rapport du caissier et des vérificateurs.*
6. »Entlastung des Kassaführers und des Vorstandes/*Décharge du caissier et du comité.*
7. »Bestätigung der beiden Revisoren und Ernennung eines Ersatzrevisors/*Confirmation des deux vérificateurs et nomination d'un vérificateur suppléant.*
8. »Wahl des Vorstandes für 4 Jahre/*Election du comité pour 4 ans.*
9. »Mitgliederbestand/*Effectif des membres.*
10. »Beiträge 2005/*Cotisations 2005.*
11. »Diverses/*Divers*

Ansprache des Präsidenten – Le billet du Président

De fait, notre Association des Vétérans du vol à moteur de l'Aéro-Club de Suisse a peu de notoriété. Dans les manifestations aéronautiques auxquelles nous participons notre présence, en tant qu'association, passe inaperçue ou presque. Beaucoup de pilotes ne savent même pas qu'une telle amicale existe. Il est vrai que de nombreuses sociétés de vieilles tiges existent localement dans les quatre coins du pays et qu'il est parfois difficile de savoir qui et quoi. Et lorsque l'on se met à faire de la propagande pour notre noble confrérie, on sent un bouclier se lever: « mais, je ne suis pas vieux », nous dit-on.

Lier de vieilles amitiés, créer de nouvelles amitiés, se rencontrer au moins deux fois par année, soutenir nos musées, défendre notre aviation, récompenser nos jeunes, partager des expériences, se raconter des souvenirs: est-ce cela être vieux? Certainement pas.

Notre noble association a la forme d'une amicale. Nous cherchons des amis. Nous voulons cultiver cette amitié dont le monde a, aujourd'hui, tellement besoin.

Dites le à vos amis pilotes afin qu'ils nous rejoignent!

En 2003, votre conseil d'administration, doté de deux jeunes turbo-compresseurs, n'a pas chômé. Cela a débuté au mois de mai à Payerne avec l'assemblée générale et la visite du très beau nouveau musée « Clin d'Ailes ». Le mois de septembre fut marqué par la visite, en car, de St.-Ursanne suivie d'un succulent repas servi à Porrentruy, pour se terminer par une visite du château.

Les publications du périodique ont suivi leur rythme de croisière normal. (Nous cherchons des correspondants de langue allemande: à bon entendeur salut!)

Nos représentants ont été présents aux manifestations aéronautiques qui ont eu lieu à Birrfeld, Ambri et Fricktal. A Rarogne, sur proposition de notre vice-Président W. Neuhaus, un camarade méritant a été nommé membre d'honneur de l'AéCS. Monsieur U. Sohm, délégué par la présidence, a décerné à Monsieur Vincent Dudler, le prix Willi Farner, aux Championnats suisses de voltige aérienne qui ont eu lieu à Fricktal-Schupfart.

Gilbert Noël, vice-Président, a siégé à l'assemblée générale d'AéroSuisse à Genève. Fondation faitière de l'aviation suisse, elle défend ardemment l'aviation, ses aérodromes et ses acquis.

Je n'oublierai pas, non plus, les collaborateurs des «news», sachant pertinemment les efforts que cela demande.

Tout cela demande de l'engagement, du temps et beaucoup de bénévolat. Bravo donc, et merci à tous ceux qui ont œuvré pour notre noble Association des Vétérans du vol à moteur de l'AéCS. Je ne nommerai personne de peur d'en oublier un.

Pour 2004 : «En avant et advenue que pourra» ! - (Les anciens de la 2 s'en souviennent !)

Ecuivillers, février 2004.

Le Président: G. Monod

Nous sommes très friands de bonnes histoires d'aviation. Lequel d'entre vous n'en a-t-il pas vécu d'intéressantes, de fantastiques, de drôles (nous les aimons celles-là), d'incroyables, de sérieuses et même de tristes. Alors, faites-nous le plaisir d'un de vos récits et nous le publierons dans un des périodiques à paraître. Les textes en toute langue nous intéressent et seront publiés intégralement.

Nous comptons sur vous car nous sommes persuadé que ce moyen nous permettra de mieux nous connaître et contribuera à animer, encore plus, nos réunions annuelles.

Wir sind immer sehr gierig nach guten Fliegergeschichten. Wer unter Ihnen hat keine interessanten, phantastischen, lustigen (die mögen wir besonders gern), unglaublichen, ernsten und sogar traurigen Geschichten erlebt.

Also, macht uns eine Freude und teilt uns eines Ihrer Erlebnisse mit. Wir werden es in einem der nächsten Bulletin publizieren. Jeder Text, egal in welcher Sprache, ist willkommen. Er wird integral veröffentlicht.

Wir rechnen auf Ihre Mitwirkung, denn wir sind sicher, dass es das beste Mittel ist uns besser kennenzulernen und dazu beisteuert, unsere Jahresversammlungen noch besser zu animieren.

Le Comité

**PV de la 26ème Assemblée générale
ordinaire du 8 mai 2003 à Payerne.**

Présents : 48
Excusés : ~ 50

10:30 Monsieur 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 Messieurs Edouard Sagne et Richard Schilliger, tous deux membres d'honneur.

Messieurs Camille Montaigu du Luxembourg et Willi Schwarzenbach, président des vétérans du vol à voile, ne sont pas oubliés.

Une minute de silence est observée en hommage à nos amis disparus dont les noms sont cités à haute voix, à savoir : Maurice Bettex, René Brennwald, Pierre Châtelain, Jean Cruchon, Robert Dumas, Jean-Pierre Freiburghaus, Max Hegnauer, Walter Huggenberg et Raymond Laederach.

② Monsieur B. Francey est nommé scrutateur.

③ Le PV de la dernière Assemblée générale, tel que paru dans le FlightVTR N° 4, est accepté sans aucune remarque.

④ Suit un commentaire de M. G. Monod, en langue allemande, sur le billet du président paru uniquement en Français. Un exposé de Monsieur W. Neuhaus met le doigt sur les tracasseries administratives qui mettent en danger l'existence de nos aérodromes.

⑤ Le trésorier, M. G. Noël, présentent les comptes 2002 qui laissent apparaître un excédent de charges de F 195.25. M. Jean-Pierre D'Epagnier, au nom des vérificateurs, confirme la bonne tenue de la comptabilité.

(Suite en page 6)

Protokoll der 26. Ordentlichen Generalversammlung vom 8. Mai 2003 in Payerne.

Anwesend : 48
Entschuldigt : ~ 50

10:30 Herr 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 die Ehrenmitglieder Herrn Edouard Sagne und Herrn Richard Schilliger, ohne die Herren Camille Montaigu von Luxemburg und Willi Schwarzenbach, Präsident der Segelflugveteranen, zu vergessen.

Eine Minute des Schweigens ist eingelegt, um unseren verstorbenen Freunden zu gedenken. Danach werden ihre Namen laut vorgelesen: Maurice Bettex, René Brennwald, Pierre Châtelain, Jean Cruchon, Robert Dumas, Jean-Pierre Freiburghaus, Max Hegnauer, Walter Huggenberg et Raymond Laederach.

② Herr B. Francey ist zum Wahlprüfer ernannt.

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

④ Es folgt eine Bemerkung von H. G. Monod, in deutscher Sprache, über das Wort des Präsidenten, das nur auf französisch erschien. Herr W. Neuhaus legt mit seinem Bericht den Finger auf die Wunde, nämlich die Verwaltungsscherereien, die die Existenz unserer Flugplätze bedroht.

⑤ Der Kassier, H. G. Noël, präsentiert die Konten 2002, die einen Verlust von F 195.25 aufweisen. H. J.-P. D'Epagnier, Rechnungsprüfer, bestätigt die korrekte Buchführung.

(Folge auf Seite 6)

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

ⓑ L'effectif des membres se monte à 173.
9 décès et 4 démissions ont été enregistrés.
5 nouveaux pilotes ont été admis.

ⓒ Les cotisations 2004 sont maintenues à F 25.
Les dons restent les bienvenus.

ⓓ L'effectif continue de diminuer, relève le président. Afin d'enrayer cette tendance une formule d'inscription sera jointe au prochain courrier. Chacun a bien un ami-pilote à recruter.

▫ Les activités 2002/03 ont été nombreuses, pour n'en citer qu'une : la remise du « prix W. Farnier » aux championnats nationaux de voltige aérienne.

▫ La rencontre d'automne aura lieu dans le Jura. Région à découvrir, le programme sera présenté dans le prochain bulletin.

▫ M. A. Ramseyer et son staff, sont remerciés pour la parfaite organisation de cette assemblée. Dans un éclat de rire général, le président avoue : « je n'ai rien eu à faire, qu'est-ce que vous voulez de plus ! »

▫ M. G. Noël, vice-président, caissier, secrétaire, etc., reçoit également des félicitations pour son labeur.

▫ M. J. Etter, n'est pas oublié pour la publication de l'historique de l'association dans le bulletin d'information.

▫ Tout le comité est remercié pour sa disponibilité. Les réunions sont un véritable plaisir.

▫ Le président félicite les participants pour leur active participation à cette séance.

11:20 La séance est levée.

ⓔ Der Kassier und das Komitee sind einstimmig entlastet.

ⓕ Mitgliederbestand: 173
Todesfälle: 9
Abdankungen: 4
Neueinschreibungen: 5

ⓖ Die Beiträge für 2004 sind auf F 25 festgesetzt. Spenden sind immer sehr willkommen.

ⓗ Der Präsident unterstreicht die Tatsache, dass die Anzahl der Mitglieder immer mehr abnimmt. Um dieser Tendenz Abhilfe zu schaffen, wird dem nächsten Schreiben ein Anmeldeformular beigelegt. Sicher hat jeder einen Fliegerfreund, den er dazu anregen könnte.

▫ Die Aktivitäten 2002/03 waren zahlreich, um nur eine zu nennen: die Übergabe des "Preises W. Farnier" an die Kunstflug-Nationalmeisterchaften.

▫ Der Herbstausflug wird im Jura stattfinden. Das Programm wird im nächsten Bulletin publiziert.

▫ Ein Dankeschön für H. A. Ramseyer und sein Staff für die perfekte Organisation dieser Versammlung. Es bricht allgemeines, schallendes Gelächter aus und der Präsident gibt zu: "ich hatte nichts zu tun, was will man noch mehr!"

▫ H. G. Noël, Vizepräsident, Kassier, Sekretär, usw., bekommt ebenfalls ein Lob für seine Arbeit.

▫ Vielen Dank auch an Herrn J. Etter für die Publikation der Historik des Vereins in unserem Bulletin.

▫ Es wird auch ein Dank an das Komitee für seine Verfügbarkeit abgestattet. Die Versammlungen sind ein wahrhaftes Vergnügen.

▫ Der Präsident lobt die Teilnehmer für ihre aktive Mitwirkung an der Sitzung.

11:20 Die Sitzung ist aufgehoben.

Verstorbene Mitglieder - Membres défunts

Herr Heinrich Pfändler	Mülinenstrasse 15	3006 Bern	04.04
Herr Dr. Weibel Dominik-F.	Zihlstrasse 5	2560 Nidau	21.01.04

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 herzlichstes 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.

AIR 04 Payerne

Erleben Sie am 4./5. September 2004 bewegende Momente mit der Luftwaffe. Bei dieser Gelegenheit wird gleich ein dreifacher Geburtstag gefeiert :

- **Das 90-jährige Bestehen der Schweizer Militärluftfahrt**, die sich ihrem Publikum erstmals nach der Armee reform als neu Armee XXI vorstellt.
- Die aus Anlass der Landesausstellung von 1964 gegründete **Patrouille Suisse feiert ihr 40-jähriges Bestehen.**

Nachdem diese zuerst mit Hunters ausgerüstet war, kann sie seit 1995 auf 6 F-5 TIGER mit weissem Kreuz auf rotem Grund zählen. Ihre Flugshow wird zweifellos zu den Höhepunkten der AIR 04 gehören.

- **Das Team PC-7 und seine 9 Maschinen.**

Das jüngste Luftwaffenteam hat die Zuschauer an zahlreichen Meetings in der Schweiz und im Ausland begeistert. Diese Equipe, **welche 2004 ihr 15-jähriges Bestehen feiert**, wird garantiert auch diesmal wieder für aufregende Momente sorgen.

Erwarten Sie von 09:00 – 17:00 Uhr zwei verschiedene aussergewöhnliche Programme. Sollte Petrus gnädig gestimmt sein, können Sie sich nebst einer qualitativ hochstehenden statischen Ausstellung auch auf Flugvorführungen mit mehreren Helikoptern, gute Unterhaltung und ein geselliges Beisammensein freuen.

Mit von der Partie werden die renommiertesten Teams aus ganz Europa sein. Sowohl bei der Flugshow als auch im Rahmen der statischen Ausstellung sind zahlreiche Maschinen zu bewundern, die von den neuesten Modellen bis zu Oldtimern reichen, welche die Geschichte der Luftfahrt geprägt haben.

Vivez des instants d'intense émotion avec les Forces aériennes les 4 et 5 septembre 2004. Elles fêtent, à cette occasion, un triple anniversaire, à savoir :

- **Le 90^{ème} anniversaire de l'aviation militaire suisse** qui, après la mise en place de la réforme Armée XXI, se présentera pour la première fois à son public.
- **Les 40 ans d'existence de la Patrouille Suisse.** Elle a, en effet, été créée en 1964 lors de l'expo nationale. Après avoir évolué sur Hunter, elle est, depuis 1995, engagée sur F-5 TIGER dans une superbe livrée aux couleurs nationales. Sa présentation en vol sera, sans aucun doute, un des points culminants de AIR 04.
- **Les 15 ans d'existence du Team PC-7.** Le plus jeune des teams des Forces aériennes, composé de 9 appareils, a enthousiasmé les foules lors de nombreux meetings en Suisse et à l'étranger. Gageons qu'il saura, à nouveau, vous transmettre ses plus belles émotions.

Deux programmes exceptionnels et différents vous attendent entre **09:00 et 17:00 h**. Si le dieu « soleil » devait se montrer discret, une exposition statique de grande qualité, des présentations en vol de plusieurs hélicoptères et une animation conviviale vous attendent.

Les teams européens les plus prestigieux ont été invités. De nombreux appareils, des plus récents aux « oldtimers », tous ceux qui ont marqué l'histoire de l'aéronautique, seront présents. Ils seront présentés en vol, aussi bien qu'en situation statique.



GENEVE KARACHI (Episode 4 ⇒ **Damas – Bagdad**) Pilote: notre ami, Jean-Luc Durand.

J'étais attendu à l'aéroport de Damas par notre agent local (dont j'ai oublié le nom). Homme charmant et efficace qui répondait parfaitement à la définition de ces commerçants – *Franco-chyprio-libano-maltaïss*, issus du défunt empire colonial français et encore fort présents et actifs à cette époque dans tout le moyen et extrême orient, comme en Afrique d'ailleurs. Lui ayant soumis mon problème de « pitot », notre homme fit remorquer mon 6052W dans les hangars de l'Aéro-club où un mécano m'assura que tout serait remis en ordre pour ma prochaine étape, soit le surlendemain. Notre représentant me fit monter dans sa vieille Peugeot, au rétroviseur de laquelle bringuebalait le chapelet que tout musulman digne de ce nom a en permanence avec lui et, prudence intelligente sans doute, un modeste St.Christophe avait été collé contre le bas de la boîte à gants. (Remarque personnelle : et si les Grands dirigeants du monde d'aujourd'hui s'inspiraient de cette sagesse orientale non ?) C'est dans cet équipage que nous allâmes à mon hôtel dans un trafic, où camions, voitures, mobylettes, ânes, vélos et piétons en djellabas ou vestons croisés, circulaient avec des règles qui pour être étonnamment efficaces, n'en étaient pas moins très surprenantes pour le suisse (même welch) que j'étais. Bref, je pris mes quartiers à l'Hôtel de France, en face du grand bazar de Damas et à proximité d'une des magnifique mosquée de la ville. J'avais l'impression, en regardant la grande place au travers des balustres de fer peintes en bleu-indigo, de mon balcon, d'être transporté dans le proche-orient d'un ouvrage de Pierre Loti. - Mais ne nous égarons pas -. Mon séjour à Damas, entre la visites des bureaux de notre agent, une ballade dans l'immense et fabuleux grand bazar où rien que les odeurs sont déjà un livre d'histoire, fut une suite de découvertes et de sensations complètement nouvelles pour moi. C'était et c'est toujours un autre monde.....

Le 27 au matin, pleins et contrôles effectués, pitot réparé (il s'agissait d'une mauvaise masse du circuit chauffage), plan de vol déposé au « Bureau de piste »sic et météo obtenue au « service de la météorologie aéronautique national », - Ah... la France avait laissé des traces -, je décollais en direction de Bagdad. A l'époque, pas de zone interdite entre la Syrie et l'Irak, de sorte que VFR au cap (plein Est) était une bonne solution. En suivant l'oléoduc (avait cru devoir me préciser le préposé à la « Direction Aéroportuaire civile syrienne). Pas de vent, beau temps mais une brume sèche qui allât en s'intensifiant plus je m'éloignais de Damas.

Une heure environ après le décollage, je survolais la frontière Irako-syrienne sur la balise NDB de TAN (aujourd'hui VOR). La carte OACI au 500'000ème n'était pratiquement d'aucune aide, le fameux oléoduc se confondant totalement avec le sol et les reliefs assez accidentés de cette région et j'avais en outre perdu tout contact VHF. Quant à la carte « low level » Jeppesen, elle devint inutile après une autre demi-heure. En effet, les deux stations NDB au travers Nord et Sud de ma route étaient ou trop éloignées ou H/S, (très probablement). Cependant, le dernier QDR utilisable de TAN indiquait que j'étais sur le bon track. J'entrais dans la zone « désertique » et, selon mes calculs, devais attendre encore une heure et demi avant de rencontrer les berges de l'Euphrate. En fait, ce désert n'a rien de commun avec le Sahara, mais présente une succession de petits vallonnements rocaillieux entrecoupés d'oueds formant des mini-vallées orientées sud-ouest/nord-est se dirigeant vers le bassin de l'Euphrat. Le tout d'une couleur brun/ocre presque uniforme. C'est à peu près à mi-chemin que, (par acquis de conscience) j'essayais une liaison HF. et, contre toute attente, obtins le contact avec Bagdad Radio. Du coup, les prémices du « syndrome du piston cogneur » disparaissaient et le reste alla sans difficultés aucunes. Bientôt la ligne verte des rives de l'Euphrate annonçait le retour dans le monde habité . Le trafic de l'aéroport de Bagdad (l'ancien, presqu'au milieu de l'agglomération urbaine d' aujourd'hui) étant très calme à l'heure de mon arrivée, je fis une verticale et un vent arrière tout ce qui a de plus conventionnel . Ce vol ne m'avait pris finalement que 4 heures et 30 min et s'était déroulé sans surprise si on considérait la région géographique. Ah..si... pardon.. –

La HF avait daigné fonctionner à peu près bien. Que l'on se rassure ce sera en fait la seule et dernière fois au cours de ce voyage et vous verrez pourquoi la prochaine fois. Que vous dire de Bagdad en 1965. Certainement moins pittoresque que Damas et nettement plus teinté d'anglo-saxon dans tous les domaines. La ville était déjà immense et moderne dans le mauvais sens du terme. L'hôtel Hilton ressemblait à tous les Hilton du monde et je n'ai gardé de mon passage très court à Bagdad, (une fin d'après-midi et une nuit) que peu de chose.

(La suite au prochain numéro.)

Mars 2004

J.L. Durand