

# FlightVTR

Periodisches Informationsblatt der Motorflug-Veteranen des AeCS  
Bulletin d'information périodique des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS  
N° 5 – Dezember 2003/Décembre 2003

---

## 2004 Die Wünsche des Präsidenten zum Jahreswechsel *Les voeux du Président pour l'année nouvelle*

*Mon ami l'aviateur,*

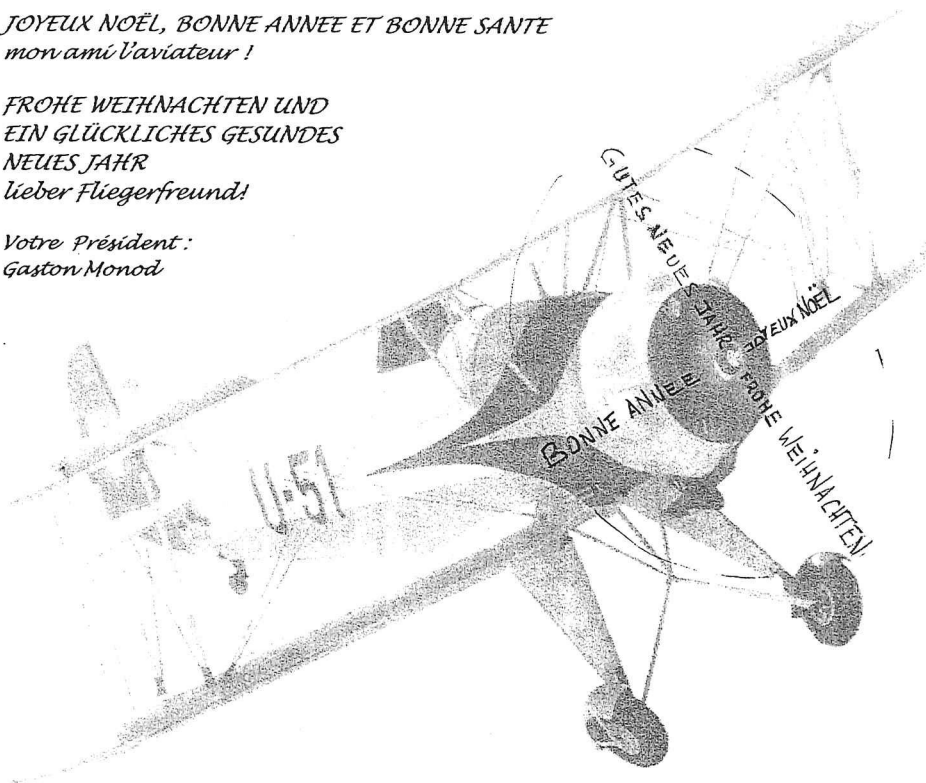
*Voilà déjà le temps des fêtes de fin d'année.  
L'odeur chatouilleuse des aiguilles du sapin et celle suave et douceuse  
des bougies qui se consomment, nous rappellent notre jeune âge.  
Un peu plus tard, ce sont les rythmes saccadés d'un boogie-woogie ou  
langoureux d'un tango qui nous ramènent au nouvel an de nos vingt  
ans.*

*Et maintenant, après tous ces nombreux Noël et Nouvel An, nous sommes  
heureux de nous rencontrer, de nous serrer la main, de nous regarder  
dans les yeux et de nous souhaiter, encore une fois:*

*JOYEUX NOËL, BONNE ANNEE ET BONNE SANTE  
mon ami l'aviateur !*

*FROHE WEIHNACHTEN UND  
EIN GLÜCKLICHES GESUNDES  
NEUES JAHR  
lieber Fliegerfreund!*

*Votre Président :  
Gaston Monod*



## Verstorbene Mitglieder - Membres défunts

②

Herr Albert Hauser	Birrfeldstrasse 48	5243 Mülligen	08.2003
Herr Theodor Heimgartner	Meiliweg 25	8055 Zürich	08.2003
Herr Willy O. Jetzer-Rigassi	Tulpenweg 3	4310 Rheinfelden	18.09.03

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 l'aubaine de compter dans ses rangs. Sincères condoléances à tous leurs proches.*

## Neue Mitglieder - Nouveaux membres

Monsieur Georges Henet	E.-Boéchat 10	2800 Delémont	☎ 032 422 28 76
Monsieur Pierre Lachat	Labours 20	2800 Delémont	☎ 032 422 72 10
Monsieur Jean-Rodolphe Willi	Vers-Chez-Cherbuin 4	1562 Corcelles-p/Pay	☎ 026 660 59 19

Wir wünschen Ihnen ein herzliches Willkommen!

*Qu'ils soient bienvenus parmi nous!*

## 100 Jahre Motorflug - Il y a 100 ans : le 1<sup>er</sup> vol à moteur

Am 17. Dezember 1903 gelang den Gebrüdern Wright in Kitty Hawk, North Carolina, der erste Motorflug. Am kommenden 17. Dezember wird dieses 100-Jahr Jubiläum weltweit in den verschiedensten Fliegermuseen mit speziellen Veranstaltungen gefeiert.

**So auch im Verkehrshaus Luzern!**

Ursprünglich wollte man auf dieses Datum hin die Halle Luft- und Raumfahrt ganz neu gestalten. Da man aber keinen Hauptsponsor mehr hat – auch hier fehlt die gute alte Swissair! – beschränkt man sich auf eine Teilerneuerung. Das Swissair Fokker-Team, unter der Leitung von Heiri Saladin, hilft dabei tatkräftig mit. Auch ich habe nochmals das Fokker-Team Combi angezogen!

Neu wird ein Flugsimulator mit Looping-Möglichkeit installiert.

Am 17. Dezember 2003 ist im Verkehrshaus Tag der offenen Tür mit freiem Eintritt für alle Besucher. Neben der Besichtigung der Halle Luft- und Raumfahrt, werden im Konferenzsaal der neue "Luftwaffenfilm" und der Film "Fly like a bird" gezeigt. Im IMAX Kino laufen die Filme "Magic of flight" und "To fly" bei normalem Eintrittspreis.

Es wäre toll, wenn sich viele Flugveteranen am 17. Dezember in Luzern treffen würden.

Mit herzlichen Grüssen  
Richi Schilliger

*C'est le 17 décembre 1903 que les frères Wright ont réalisé le premier vol à moteur au monde, en Caroline du Nord. Pour commémorer cet exploit de nombreux musées, consacrés à l'aéronautique, organisent des manifestations du souvenir. C'est le cas du Musée suisse des Transports de Lucerne qui propose une journée « portes ouvertes » le 17 décembre prochain:*

*Tous les vétérans de vol à moteur sont les bienvenus. C'est l'occasion d'une agréable rencontre!*

*11.09.2003*

*A la découverte de la République et Canton du Jura.*

***La quarantaine de membres et épouses qui se retrouvèrent à la gare de Delémont pour la traditionnelle rencontre d'automne de l'association ont emporté avec eux un merveilleux souvenir.***

*Pourtant, à première vue, cette journée ne s'annonçait pas sous les meilleures auspices: à l'approche du chef-lieu du Jura, la pluie et les nuages rendaient la navigation difficile. La visibilité était quasiment nulle. Il fallait un certain courage pour éviter de sombrer dans la déprime!*

*Et encore: pourquoi avoir choisi un endroit qui se trouve presque en France et complètement en marge des habitudes de déplacement des confédérés? N'aurait-il pas été plus sage de rester dans notre réduit?*

*Eh bien non! Car c'est à ce moment-là que tout s'éclaire. Comme par enchantement la pluie cesse et le ciel se dégage. A l'arrière du front, la portée visuelle est infinie et les paysages jurassiens nous apparaissent majestueux.*

*Nous voilà donc parti, en car, par le col des Rangiers pour une visite de St.-Ursanne. Un court arrêt pour commémorer le souvenir de feu «Le Fritz», et nous voilà au clos du Doubs, dans le bourg médiéval. Riche d'une histoire prestigieuse, il mérite bien son surnom de «La Perle du Jura». Sa collégiale du XIIème et son cloître sont autant de témoins incontournables.*

*La route du col de La Croix, du haut duquel le panorama est grandiose de l'Ajoie jusqu'aux Vosges, nous amène pousser la chansonnette à l'auberge de Courgenay.*

*Une demi-heure plus tard, sur le terrain d'aviation de Porrentruy, nous sommes tous accaparés par la présentation du projet d'aérodrome de Bressaucourt par ses promoteurs:*

*Nos maigres moyens ne nous permettent, malheureusement, pas de les soutenir comme nous le souhaiterions. Mais individuellement, il vous est possible de souscrire des parts sociales. Nous disposons de toutes les informations si vous le désirez. Contactez-nous. Il est important de relever que la commune de Bressaucourt a accepté son implantation, que le Canton le reconnaît d'utilité publique et que la Confédération soutient le projet.*

*Après un repas en commun, pris sur place, dans la bonne humeur et animé par l'évocation de nombreux souvenirs, (Il suffit pour cela d'observer les manœuvres de vol les plus osées mimées de main de maître par les narrateurs), nous terminons le périple par la visite du château. Cette ancienne résidence des Princes-Evêques de Bâle vaut à elle-seule le déplacement. (On connaît quelqu'un qui ne nous a pas attendu, puisqu'il a déjà posé son hélicoptère dans la cour, en mission officielle bien sûr! Souvenir... Souvenir...).*

*La dislocation a lieu vingt minutes plus tard à Delémont grâce à la Transjurane, émanation de la volonté des Jurassiens de ne pas rester en marge de l'évolution de notre pays.*

*Journée magnifique, organisation parfaite et beaucoup de merveilleux panoramas, telle est l'image à préserver de cette réunion.*

*Merci à Jean-Jacques Perret et à son équipe.*

*Gilbert Noël*

**Die etwa vierzig Mitglieder mit ihren Ehefrauen, die sich am Bahnhof von Delémont für den traditionellen Herbstausflug des Vereins trafen, konnten schöne Erinnerungen mitnehmen.**

**Dabei hatte dieser Tag gar nicht so gut angefangen. Als wir uns dem Hauptort des Juras näherten, erschwerten uns tiefe Wolken und der Regen die Fahrt. Die Sicht war sozusagen Null. Man brauchte schon ein bisschen Courage, um sich nicht entmutigen zu lassen!**

**(Folge Seite 4)**

Ausserdem: Warum wurde gerade dieser Ort, der sich fast in Frankreich befindet, der ganz im Gegensatz zu den Gewohnheiten der Bundesgenossen steht, gewählt? Wäre es nicht vernünftiger gewesen, die gewohnten Wege einzuschlagen?

Aber gerade in diesem Moment des Zweifels geschieht es! Wie durch Zauber bewirkt, hört es auf zu regnen, und die ersten Aufhellungen lassen nicht auf sich warten. Hinter der Wetterfront ist die Fernsicht einmalig, und die Landschaft des Juras liegt majestätisch vor uns.

Wir sind nun, mit dem Bus, auf dem Weg zum Les Rangiers-Pass und dem Städtchen St.-Ursanne. Ein kleiner Anhalt, um dem verstorbenen "Fritz" zu gedenken, und schon befinden wir uns im Clos du Doubs in der mittelalterlichen Kleinstadt. Sie hat den Namen die "Perle des Juras" wohlverdient. Die Stiftskirche aus dem 12. Jahrhundert und das Kloster sind unumstrittene Zeugen dafür. Es geht weiter über den Pass "de la Croix". Das Panorama, das sich von hier aus bietet, ist grandios. Als wir dann beim Gasthof von Courgenay vorbeifahren, stimmen wir spontan das Lied an: C'est la petite Gilberte...

Nach einer halben Stunde kommen wir am Flugplatz von Porrentruy an, wo uns der Plan des neuen Flugplatzes Bressaucourt vorgelegt wird:

Unsere mageren Finanzen ermöglichen es uns leider nicht, das Projekt so zu unterstützen, wie wir es gerne getan hätten. Wenn jemand von euch daran interessiert ist, kann er mit uns Kontakt aufnehmen. Wir verfügen über sämtliche Informationen. Es ist wichtig zu unterstreichen, dass die Gemeinde Bressaucourt den Plan angenommen hat, dass der Kanton ihm einen öffentlichen Nutzen anerkennt und dass der Bund das Projekt unterstützt.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen, das wir an Ort und Stelle bei bester Stimmung und animiert von vielen Erinnerungen einnehmen, beenden wir unseren Ausflug mit der Besichtigung des Schlosses. Dieser ehemalige Sitz des Fürstbistums von Basel ist allein schon die Reise wert. (Einer unter uns ist uns jedoch zuvorgekommen, er landete mit seinem Helikopter im Schlosshof, in offizieller Mission natürlich!)

Dank der Transjurane treffen wir zwanzig Minuten später in Delémont ein, wo wir uns voneinander verabschieden. Die Autobahn entstand nach dem Willen der Bevölkerung, um nicht am Rand der Entwicklung unseres Landes zu stehen.

Schöner Tag, perfekte Organisation und herrliche Panoramas, so sieht das Bild aus, das wir von diesem Ausflug bewahren.

Wir bedanken uns bei Herrn J.-J. Perret und seiner Mannschaft.

*E. & G. Noël*

## **Bericht des Vorstandes - *Le billet du Comité***

**In den Kontoauszügen erscheint jedes Jahr eine Rubrik benannt: Beitrag Aerosuisse ... F 125.—**

**Um was für einen Verband handelt es sich eigentlich? Wir möchten es Ihnen hier in einigen Linien vorlegen:**

Die AEROSUISSE wurde am 22. Mai 1968 in Zürich als Dachverband der schweizerischen Luftfahrt gegründet. Heute hat sie ihren Sitz in Bern, Monbijoustrasse 14.

### **Zielsetzungen**

Zweck und Ziel sind die Interessenwahrnehmung der schweizerischen zivilen Luftfahrt und die Sicherung deren langfristigen Existenzgrundlagen. Sie vertritt alle an Förderung und Erhaltung des Flugwesens interessierten Kreise und Koordiniert deren Bestrebungen. Die AEROSUISSE nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luftfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierung, Parlamentariern und beteiligten Behörden sowie den Medien. Sie erarbeitet Studien und Stellungnahmen zu grundlegenden Problemen der nationalen und internationalen Luftfahrt und orientiert ihre Mitglieder periodisch über laufende Geschäfte der schweizerischen Luftfahrt.

## Mitglieder

Der AEROSUISSE gehören heute rund 80 Firmen und Organisation an. Dazu gehören namentlich:

- Die Linien- und Charterfluggesellschaften
- Unternehmen der Geschäfts-, Berufs-, Rettungs- und Arbeitsfliegerei der allgemeinen Luftfahrt (General Aviation)
- Die Organisationen des Privatflugwesens und des Flugsportes
- Fliegerschulen
- die drei Landesflughäfen, zahlreiche Flugplatzgesellschaften, deren Organisationen sowie Interessengemeinschaften der Landesflughäfen
- Flugzeugunterhalt- und Handelsbetriebe sowie deren Berufsverband
- Alle massgebenden Verbände und Vereine der Luftfahrt, darunter Vereinigung der Berufspiloten und des Flugsicherungspersonals

Die letzte Generalversammlung wurde im internationalen Flughafen von Genf am 19. September 2003 abgehalten. Unser Verein wurde von G. Noël vertreten.

*Dans les comptes annuels figure une rubrique intitulée : cotisation AEROSUISSE ... F 125.—  
Mais qu'est-ce donc cette organisation? Elle se présente à vous en quelques lignes:*

*AEROSUISSE a été fondée le 22 mai 1968 à Zurich, en tant que Fédération faîtière de l'aéronautique suisse. Son siège est aujourd'hui à Berne, Monbijoustrasse 14.*

### Objectifs

*Les objectifs de la Fédération sont les suivants, à savoir:*

*Défendre les intérêts de l'ensemble de l'aéronautique civile suisse et assurer, à long terme, ses conditions d'existence et de compétitivité.*

*Elle représente tous les milieux intéressés au maintien et à la promotion de l'aéronautique et coordonne leurs activités.*

*AEROSUISSE participe à la conception des bases juridiques dans le domaine de la navigation aérienne et entretient des contacts suivis avec les autorités, les parlementaires, les offices concernés et les médias. Elle réalise des études et recherches relatives aux questions fondamentales du trafic aérien national et international et informe périodiquement ses membres quant aux affaires courantes de l'aéronautique en Suisse.*

### Les membres

*Environ 80 entreprises et organisations sont membres d'AEROSUISSE. Ce sont notamment:*

- Les compagnies de ligne et les compagnies charter
- Des entreprises de l'aviation générale actives dans les domaines de l'aviation commerciale et d'affaires, du sauvetage et des travaux aériens
- Des organisations de l'aviation privée et des sports aériens
- Des écoles de pilotage et les associations correspondantes
- Les trois aéroports nationaux, des exploitants d'autres aéroports et d'aérodromes et les associations correspondantes
- Des entreprises de maintenance et de commerce d'avions
- De nombreuses associations et fédérations des milieux aéronautiques.

*La dernière assemblée générale s'est tenue à l'Aéroport Internationale de Genève, le 19 septembre 2003 et notre association était représentée par G. Noël.*

## Militärflieger-Museum Payerne „Clin d'Ailes“

### Ein Flügelschlag vom Vergangenen zum Zukünftigen

Was vor acht Jahren als Traum begonnen hat, ist im April 2003 mit der Eröffnung des Militärfliegermuseums „Clin d'Ailes“ in Payerne Wirklichkeit geworden. Nach Ende der ersten Saison haben über 15'000 Besucher die Ausstellung gesehen. Die Vereinigungen „La 5ème Escadrille“ und „Espace Passion“ sowie zahlreiche freiwillige Helfer, Donatoren, Sponsoren und viele Enthusiasten der Militärfliegerie haben ihr grosses Ziel von der eigenen Museumsausstellung erreicht.

Die Idee, Jagdflugzeuge der Schweizer Luftwaffe aus dem Zeitalter des Kalten Krieges für die Nachwelt zu erhalten ist 1994 entstanden, als der legendäre Hunter Mk 58 ausser Dienst gestellt und mehrere Fliegerstaffeln der Schweizerischen Luftwaffe aufgelöst worden sind. Mit dem Hawker Hunter zeitlebens eng verbunden, haben einige Mitglieder der ehemaligen 5ème Escadrille beschlossen, sich für die Erhaltung dieses eleganten Flugzeugs einzusetzen. Mit dem Erwerb der Maschine J-4078, welche vorderhand in einer ausgedienten Schreinerei in Arnex-sur-Orbe ein neues zu Hause fand, war der Grundstein zur heutigen Museumssammlung gelegt.

Weitere Flugzeuge sowie Leihgaben und Geschenke in Form von Triebwerken, Schleudersitzen, Pilotenausrüstungen etc. kamen hinzu. Während Jahren diente die Halle in Arnex-sur-Orbe als Hangar und Museum, währenddessen in Payerne neben dem heutigen Militärflugplatz der Neubau für das Musée d'Aviation Militaire „Clin d'Ailes“ entstand.

Für die Finanzierung des Museumsprojektes ist eigens ein Verein, „Espace Passion“, gegründet worden. Zahlreiche namhafte Donatoren haben das Projekt mit Beiträgen unterstützt. Verschiedene Equipen mit vielen freiwilligen Helfern leisteten für die Restauration der Flugzeuge, den Bau und die Einrichtung des Museums, die Logistik und die Administration unzählige Stunden Fronarbeit.

Heute präsentiert die Sammlung Typen alle namhaften Jagdflugzeuge, die seit Ende des 2. Weltkriegs am Schweizer Himmel im Einsatz gestanden haben: eine Vampire, eine Doppelsitzer Vampire Trainer, eine Venom, einen Hunter Einsitzer sowie einen Hunter Trainer Doppelsitzer und eine Mirage III S. Alle Exponate sind in sehr gutem Zustand und es ist sogar geplant, den Hunter Trainer für Passagierflüge einzusetzen.

Eine didaktische Ausstellung ermöglicht die Entdeckung verschiedenster Facetten der Militärfliegerie, beispielsweise mit der Rekonstruktion einer Einsatzzentrale, wie sie in der ehemaligen Yvonne-Kaverne in Raron eingerichtet war oder dem Simulator für Mirage-Flugzeuge „SIMIR“, den der Ingenieur Alfred Chassot in kompetenter Arbeit für das Museum wieder funktionstüchtig in Stand stellt. Eine sehenswerte Modellsammlung sowie weitere Kuriositäten und Raritäten rund um die Militärfliegerie bieten jedermann und jederfrau etwas Besonderes zum Entdecken, Bestaunen und Lernen.

Eine spezielle Abteilung ist dem ersten Schweizer im All, Claude Nicollier, gewidmet und dokumentiert seine vier Missionen, bei denen er im Auftrag der NASA mitgewirkt hat.

Für Claude Nicollier, ehemaliges Mitglied der 5. Staffel, begeisterter Hunter-Pilot und Präsident des Stiftungsrates ist „Clin d'Ailes“, ein Ort der Begegnung und des Austausches, ein Ort der Auge, Geist und Herz der Besucher gleichermaßen anspricht.

Das Museum bleibt aber nicht stehen. Für die Zukunft ist die Übernahme weiterer Schweizer Militärmaschinen geplant. Schon bald wird wohl ein Northrop Tiger F5 die Sammlung ergänzen. Fernand Carrel, ehemaliger Kommandant der Schweizer Luftwaffe und Mitinitiant des Museums, könnte sich durchaus auch eine Ausstellung zum Thema „Flugzeuge des Warschauer Paktes aus der Zeit des Kalten Krieges“ vorstellen. Er denkt etwa an Maschinen wie die Mig 21 oder die Sukoi Su-22.

Ein Besuch des Museums lohnt sich auf jeden Fall, denn keine vierzig Minuten von Bern entfernt, ist es auch ein lohnendes Ausflugsziel für Interessierte aus der Deutschschweiz.

Unmittelbar neben der Piste des Flugplatzes Payerne gelegen, kann der tägliche Flugbetrieb bequem von der Terrasse des Museums aus mitverfolgt werden. Clin d'Ailes versteht sich eben nicht als statische Präsentation von Vergangenen, vielmehr als „Übergang vom Vergangenen zum Zukünftigen“ um es nochmals mit den Worten von Claude Nicollier auszudrücken.

*P.P. A. RAMSSEYER*

## GENEVE – KARACHI (suite 3)

### Récit d'un épisode de la vie animée d'un de nos vétérans du vol à moteur

Ce matin du 25 janvier 1965, dans le taxi qui nous menait à l'aéroport de Rhodes, le pilote convoyeur de Pilatus-Porter et moi-même, je me remémorais notre soirée passée en discussions passionnantes sur l'aviation en général et sur les nombreux voyages ( certains à la limite du raisonnable ) qu'il avait déjà effectués dans sa vie. Il considérait en fait son activité, au demeurant fort bien payée, comme une sorte de nouvelle frontière, où lois et règles rigides qui encombrant notre quotidien, n'avaient plus vraiment leur place, du moins plus la même. Quand vous saurez qu'il convoyait des monomoteurs en complète surcharge de fuel, sur l'atlantique Nord, sans escales de Goose-Bay à Shannon et en hiver.... , cela vous campe le profil hors norme de cet étonnant personnage fort attachant au demeurant.

Mais, revenons à mon Cherokee 140 qui m'attendait sur le tarmac pour notre étape suivante, soit Rhodes- Damas.

Contrôles techniques pré-vol ( y compris le pitot chauffant ) important pour la suite de l'opération comme on le verra et pleins effectués pour un vol de 6 heures environ, je me rendis au bureau de piste pour déposer mon plan de vol. La météo commentée par le préposé de service avec force gestes et chaleur humaine pouvait se résumer de la manière suivante : Grand beau sur tout le trajet et au pire quelques cumulus isolés sur le relief montagneux séparant la côte libanaise des plaines de Syrie.

Les derniers rapports actuels concernant aussi bien Beyrouth que Damas datant du jour précédant -eh ouï! Nous étions en fait déjà au proche -orient dans cette île grecque. Et, comme en 1965, aucun avion de ligne ne décollait le matin pour Beyrouth ou encore moins Damas, il n'y avait pas de raison que l'on remue ciel et terre pour obtenir des « actuals ». A cette époque, on ressentait fort bien que l'ordre des priorités était un peu différent du notre. D'ailleurs, à partir de Rhodes, plus personne ne m'a plus demandé ni licences, ni assurances, ni permis spécial de convoyage ou autre. En fait, le seul signe d'étonnement poli que montra le préposé ne fût perceptible que quand il prit connaissance de l'autonomie en heures de l'avion ( huit heures ). Il contempla par la baie de son bureau mon minuscule appareil volant perdu sur le tarmac et conclut alors par cette sentence qui, probablement le rassurait : *Special flight like your friend with the Pilatus ... YES.....*

J'acquiescai et reçut en réponse un superbe « ENDAKSI ». ( Traduction phonétique) Je décollai donc de Rhodes et mis le cap sur Chypre et Damas à 9000 pieds selon mon plan de vol aux instruments.

Effectivement, plus beau et calme était impossible. Pendant une bonne heure, la voie aérienne inférieure longe presque la côte sud de la Turquie avec sa profusion de baies profondes et falaises de calcaire blanc. Spectacle absolument nouveau pour moi et d'autant plus intéressant.

Bien sûr, des années plus tard, j'ai survolé ces régions des douzaines de fois l'an pendant presque six lustres, que ce soit avec des learjets, mystère 20, caravelles, DC8 ou MD80. C'était toujours aussi beau mais pas pareil. - Car là, c'était la première fois et pour moi l'inconnu, presque l'aventure.

Une heure et demi après le décollage, la côte turque s'éloignait, le contact VHF avec l'ATC devenait aléatoire et sur demande de Rhodes, je tentais une liaison HF sur les fréquences demandées par le contrôle aérien.

Ah ! mes amis... Quelle source de joie infinie que ces postes HF portables avec antenne manuelle. Cette fois, ( par opposition au jour précédent), c'est l'antenne qui ne voulait pas se dérouler plus de quelques mètres et en fait de réglage fin, il ne fallait même plus y penser.

(Suite page 8)

Tout de même au bout d'une vingtaine de minutes, je recevais, sur un fond de parasites teintés de musique arabe, l'ATC d'Addis Abeba qui appelait, sans résultat apparent, un Ethiopian airways qui lui ne répondait pas. Il n'y avait donc pas que moi qui me battais avec cette fo... HF.

En faisant alors un appel pour la forme sur la fréquence VHF précédente en demandant un relais à une station hypothétique à l'écoute, ce fût un Vanguard de BEA qui me relaya à Athènes et Nicosie via Rhodes, me demandant de rentrer en contact avec les Anglais de la base chypriote d'Akrotiri dès que possible. Cette base de la RAF, très importante à l'époque, était équipée de puissants émetteurs/récepteurs VHF et contrôlait en fait tout l'est de la Méditerranée avec ses fameux intercepteurs BAC Lightning F2 et Mk3 sensés intercepter les éventuels bombardiers soviétiques de haute altitude. Tout continua comme prévu et sans incidents. Les transferts de carburant toutes les heures environ, le réalignement du gyro ( non asservi ) et la météo étant toujours aussi- cavu -, le « syndrome du piston coigneur » ne se manifesta pas.

A ma grande surprise, moins d'une heure après mon contact avec le Vanguard, c'est la base d'Akrotiri qui m'appelait, me confirmant ma position ( bravo les radars de la RAF ) et me donnait les actuels de Nicosie, Paphos, Beyrouth et Damas. Le survol de cette île mythique, déjà presque coupée en deux par le conflit gréco-turc récurrent et qui atteindrait son paroxysme quelques années plus tard, s'effectua sans problèmes. Le reste du vol, (qui commençait à devenir long ), se déroula en contacts radio normaux, dans une météo toujours aussi belle, et au rythme du pilotage avec la main gauche, suivi de la main droite puis avec le trim de profondeur et enfin par de très légères impulsions sur les pédales ; histoire de « varier » les plaisirs. On devrait élever au rang de bienfaiteur mondial l'inventeur du pilote automatique qui je crois fût un certain monsieur Kollsmann ou Sperry dans les années 35. ( à vérifier toutefois )

C'est en vue des côtes libanaises et de la chaîne montagneuse qui sépare le Liban de la Syrie que les choses changèrent.

De quelques cumulus épars prévus par Rhodes et confirmés par Nicosie et même Beyrouth, la couche devenait en fait plus compacte et surtout montait au-delà des 10'000 pieds avec les températures correspondantes, C.-A.-D., givrage garanti. Il n'était pas question de rentrer dedans. Annulation par conséquent du plan IFR et maintien de la séparation à vue, tant avec le sol qu'avec les nuages en accord, bien sûr, avec l'ATC. Sitôt passé le relief, et à environ une quinzaine de miles (pas de DME en 1965) de l'aéroport de Damas, on distinguait le sol entre une couverture nuageuse de 4 à 5/8<sup>ème</sup> définitivement plus stratiforme et une visibilité annoncée de 10 km et plus avec un plafond reporté par Damas APPR de 4/8<sup>ème</sup> à 4500 pieds. Ayant obtenu une percée ILS pour la 23 à Damas je débutais la procédure, heureux d'arriver après environ six heures de vol. Et là, en descente dans le holding vers 7000 pieds, plus de badin. IAS ZERO. C'était bien sûre la première fois que ce genre de situation m'arrivait. Mon « Pitot chauffant » venait de lâcher. Ca surprend, mais comme cela faisait 2 minutes que je descendais stable à 1000ft/min, et une vitesse de 100 MPH avec 1600 T/min au moteur, je continuai donc sans rien toucher et sortis du dernier stratocu vers 6000 pieds/QNH c-à-d 4000 pieds/sol. Deux minutes après je me posais à Damas avec un indicateur de vitesse qui fonctionnait à nouveau (plus de givrage) et une expérience de plus à mon actif.

**(suite au prochain numéro)**

Le 9 nov. 04

*Jean-Luc Durand*