

Ansprache des Präsidenten - *Le mot du Président*

Lieber Fliegerfreund,

Vor kurzem habe ich in einem Fliegermagazin gelesen, dass „Daran lässt sich mit Lamentieren über die schöne Zeit der Gründerväter nichts ändern. Sie (die schöne Zeit) ist endgültig vorbei und ein Stück interessanter Geschichte.“

Das ist wahr, wie die Worte die ich hier schreibe und die schon zu der Vergangenheit gehören....

In diesem Artikel heisst es, wir müssen uns „für eine neue, attraktive, trendige Epoche in der Luftfahrt(...) an der Jugend orientieren.

Was ist der Unterschied zwischen der Fliegerei meiner Zeit und der heutigen und der zukünftigen, so genannten attraktiven und trendigen Fliegerei? Was das Wort „trendig“ eigentlich bedeutet, verstehe ich nicht.

In meiner Meinung ist der Unterschied das Vertrauen.

Nicht nur in der Fliegerei fehlt uns das Vertrauen, sondern im alltäglichen Leben. Wir haben weder Vertrauen in unsere Dirigenten, in unsere Banken oder in unsere Post und unsere Fluggesellschaft weil sie uns nicht mehr gehören, noch in unsere Fluglehrer und unsere Flugschüler.... und zum Schluss, haben wir kein Selbstvertrauen mehr in einer Welt voll Misstrauen. Kapitän, wenn Sie in den Kopilot kein Vertrauen mehr haben, ist es vorbei. Und umgekehrt gilt es auch.

Wenn es in einer Gruppe einen schwarzen Kater gibt, ist es mit der Stimmung auch vorbei.

In Europa ist eine Europäische Deutsche JAR Linienpilot Lizenz von den Französischen Behörden nicht anerkannt. Man hat kein Vertrauen.... Es müssen sämtliche Fragebogen und Formulare für dies und jenes ausgefüllt werden. Ist es um die Verantwortlichkeiten zu verdünnen? Man hat kein Vertrauen....oder Angst oder kein Selbstvertrauen.

Hätten unsere Gründerväter in uns mindestens einmal kein Vertrauen gehabt, hätten wir keine Gelegenheit, uns über die schöne Zeit zu lamentieren. Und dies gilt auch für unsere heutigen Dirigenten. Sie sollten es nicht vergessen.

Das Vertrauen ist das, was wir wieder einrichten müssen. Ihr Ansprechpartner ist nicht dümmer als Sie und hat Vertrauen in Sie. Trauen auch Sie Ihm. Eine trügerische Propaganda soll vermieden werden. Es ist sinnlos jemanden anzulocken. Wenn jemand es will, und es sind viele, werden sie schon zur Fliegerei kommen. Es ist unsere Aufgabe, sie zu empfangen und auch zu vermeiden, seinen Wunsch zu fliegen mit den, unter anderen, ewig hohen Sicherheitsforderungen, zu unterbinden.

Die Fliegerei macht jeden Tag schnelle Fortschritte. Man muss sich anpassen, das ist wahr, aber ohne Übertreibung um die Desideratenliste manchen „Super Expert“ Spezialisten der Fliegerei zu erfüllen.

Freunde der neuen Generation, erinnert Euch wie Ihr zur Fliegerei gekommen seid und habt endlich Vertrauen in die Jugend die heute wohl konsumiert, aber nicht dumm ist.

Der Veteran der ich heute bin erinnert sich mit Freude an diese schöne Zeit, zu der man in uns Vertrauen hatte, und wir waren Stolz. Und ohne mich zu lamentieren....

Gaston Monod

Ami pilote, bonjour,

Dans une revue aéronautique j'ai lu dernièrement: «La belle époque des pères fondateurs de l'aviation est révolue et les lamentations n'y changeront rien. Elle appartient définitivement au passé et n'est plus qu'un élément d'une intéressante histoire, parmi tant d'autres».

Cela est vrai, et les mots que j'écris maintenant sont déjà du passé...

«Il faut attirer nos jeunes, qui sont des consommateurs, à une aviation attrayante et 'branchée'», est-il écrit.

Mais quelle différence y a-t-il donc entre notre aviation, celle d'une époque révolue, et celle d'aujourd'hui et de demain, attrayante et 'branchée'?

Tout d'abord, 'branchée', je ne sais pas très bien ce que cela veut bien dire. A mon humble avis la différence notoire qu'il faut relever s'appelle confiance.

Ce phénomène n'est pas seulement valable pour l'aviation, mais, en général, nous n'avons plus confiance. Plus confiance en nos dirigeants, plus confiance en nos banques, plus confiance en notre Poste qui n'est plus la notre, plus confiance en notre compagnie d'aviation parce qu'elle n'est plus la nôtre, plus confiance en nos instructeurs, plus confiance en nos élèves-pilotes... et pour finir plus confiance en nous-mêmes parce que perdus dans un monde de méfiance dans lequel nous sommes plongés.

Commandant, si vous n'avez pas confiance en votre copi, c'est foutu! Le contraire est vrai aussi! Si dans un groupe un mouton noir s'est infiltré, l'ambiance est également foutue.

En Europe, une licence de pilote de ligne JAR émise par l'Allemagne, n'est pas reconnue par les autorités françaises. On n'a pas confiance...

On doit remplir des questionnaires, des formulaires, pour tout et pour rien. C'est peut-être une façon de diluer les responsabilités.

On n'a pas confiance... On a peur... Ou alors on manque de confiance en soi-même.

Somme toute, si nos prédécesseurs ne nous avaient pas fait confiance à un moment ou à un autre, nous ne serions pas là en train de nous «lamentier» sur la belle époque. Ceci est également valable pour ceux qui sont, maintenant, appelés à nous diriger. Qu'ils s'en souviennent!

Alors, ce qu'il faut faire? C'est rétablir la confiance. Celui qui se trouve en face de vous n'est pas forcément plus stupide que vous et il vous fait confiance. Rendez-la lui. Evitez la propagande mensongère. Il ne sert à rien de pousser quelqu'un à s'investir dans l'aviation. Sil en a vraiment envie et il y en a beaucoup qui l'ont, il y viendra de lui-même. Ce qu'il faut, c'est le recevoir correctement et ne pas placer d'emblée son désir de voler à un échelon d'exigences trop élevé justifié, entre autres, par de sempiternelles questions de sécurité.

L'aviation progresse, chaque jour, rapidement. Il est nécessaire de s'adapter, c'est certain, mais sans exagération. Sans devoir absolument se plier aux desiderata de certains «spécialistes, super-experts en aviation moderne».

Amis de la nouvelle génération, souvenez-vous de la façon dont vous êtes arrivés où vous êtes. Faites donc confiance aux jeunes, qui, c'est toujours vrai, sont des consommateurs mais, à l'évidence, pas des imbéciles.

Le vétéran que je suis se souvient très bien et avec plaisir, de cette époque qui était belle parce qu'on nous avait fait confiance. On n'en était pas peu fiers. Et ceci sans se lamenter...

Gaston Monod

Ehrrerbietung an verstorbene Mitglieder - *Hommage aux membres défunts*

Monsieur Maurice Bettex	Es Males-Vignes	1422 Grandson	Octobre 2002
Monsieur Pierre Châtelain	Rue du Grand-Pont 34	1950 Sion	Août 2002
Monsieur Jean Cruchon	Rue Etraz 2	1003 Lausanne	Mai 2002
Herr Dr. Walter Huggenberg	Kummrütistrasse 50	8810 Horgen	August 2002
Herr Raymond Laederach	Geerenstrasse 17	8185 Winkel	August 2002

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 bezeigen.

Les vétérans du vol à moteur portent aujourd'hui le deuil de ces amis qui ont consacré une grande partie de leur vie à l'aviation. Sincères condoléances à tous leurs proches.

Willkommen heissen der neuen Mitglieder – *Bienvenue aux nouveaux membres*

3

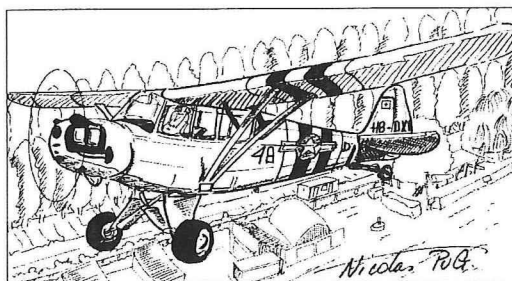
Liebe Mitglieder,

Zum ersten Mal nach sehr langer Zeit, können wir in dieser Rubrik kein neues Mitglied begrüßen. Ist diese Zurückhaltung der Widerschein der Ungewissheiten, die in der Volkswirtschaft im allgemeinen und besonders in der Fliegerei vorherrschen. Wir sind offenbar nicht die Einzigen, die das mitempfinden. Beim Betrachten dieser Situation erlauben wir uns, auf den Artikel, der unser verstorbene Maurice Bettex in der periodischen Zeitschrift AIR-CLUB von Yverdon-les-Bains im Oktober 2001 erschienen liess, zurückzukommen. **Zeigen Sie ihn Ihren Freunden!**

Chers membres,

Pour la première fois depuis fort longtemps, nous n'avons personne à saluer dans cette rubrique. Cette frilosité est-elle le reflet des incertitudes qui prédominent dans l'économie en général et dans l'aviation en particulier. Nous ne sommes apparemment pas les seuls à le ressentir. En regard de cette situation, nous nous permettons de reprendre l'article qu'avait fait paraître notre regretté Maurice Bettex dans la publication périodique de l'AIR-CLUB d'Yverdon-les-Bains au mois d'octobre 2001. Communiquez-le à vos amis!

Vétérans du vol à moteur de l'AéCS



Il n'est pas nécessaire d'être un vieillard tremblotant et chevrotant pour faire partie de cette association bien vivante, présidée actuellement par Gaston Monod, d'Ecuvillens, moniteur et ancien inspecteur de l'OFAC. Ses membres (180 environ) sont des anciens pilotes (militaires, de ligne, privés); ils se réunissent deux

fois par an, et lors de chaque réunion une visite intéressante est organisée: aéroports de Genève et Cointrin, ateliers et soufflerie d'Emmen, Crossair, Pilatus, Musée des Transports à Lucerne, Musée Zeppelin à Friedrichshafen, Berne, Sion, Colombier, Magadino, et même Yverdon voici quelques années. A cette occasion, notre ami Georges Chevalley avait présenté un programme d'accro fort apprécié.

Conditions d'admission: Art. 4 des statuts:

«Peuvent devenir membres de l'association les pilotes d'aéronefs à moteur ainsi que le personnel de cockpit qui ont obtenu pour la première fois un brevet ou une licence il y a 30 ans au moins, ou qui sont âgés de plus de 50 ans et qui pratiquent encore le vol à moteur».

Cotisation Fr. 20.- par année.

A. Ramseyer et moi-même sommes à votre disposition pour tout renseignement utile.

Maurice Bettex

* Der Jahresbeitrag wurde auf F. 25.-- erhöht.

* Les cotisations s'élèvent aujourd'hui à F. 25.--

Bericht des Komitees - *Le billet du Comité*

4

Geschenkideen !?

Idées de cadeaux !?

Denken Sie an unsere Schriftsteller die an der Geschichte unseres Flugwesens teilnehmen oder teilgenommen haben.

Pensez à nos membres écrivains qui ont participé et participent encore à l'histoire de notre aviation.

Rezzonico Edgardo	<i>Volo amico</i>	Fontana edizioni C.p. 231 6963 Pregassona
Monzeglio Ettore	<i>Volando incontro al sole</i>	
Wylser Ernst	<i>Bordbuch der Schweizer Luftfahrt (1783-2000)</i>	031 951 59 88
Dalla Valle Pio	<i>Kleine Fliegereien</i>	052 672 36 15
Biollaz André	<i>Histoire de l'Aviation En Valais</i>	027 322 35 68
Vauthier Francis	<i>Du ballon au jet</i>	032 753 37 45
Zehr Georges-André		
Tschannen Werner	<i>Ein Bubentraum wird Wirklichkeit</i>	01 814 01 18
Märki Hans	<i>Us em bluemete Tröegli</i>	041 377 17 86
Jacquat Charles	<i>Le gout du risque</i>	022 798 02 50

*Wir wünschen Ihnen ein fröhliches Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.
Nous vous souhaitons un Joyeux Noël et vous présentons nos vœux de bonne année 2003*

Delegationen und Vertretungen – *Délégations et représentations*

Schweizer Meisterschaften im Motorkunstflug 2002 Preisverleihung

Die 49. Schweizermeisterschaft im Motorkunstflug fand in diesem Jahr in der Leventina in Lodrino, zwischen dem 26. und 30. August statt. Glänzend organisiert durch die SAA Swiss Aerobatic Assoziation kämpften 33 Piloten (davon 2 Frauen) IN VIER Stärkeklassen um eine gute Rangierung.

Traditionsgemäss unterstützten wir Motorflug-Veteranen diesen Wettbewerb, indem wir dem Sieger der Kategorie "Sportsmen" d.h. Neueinsteiger einen Pokal überreichten.

Der diesjährige Sieger heisst: Markus Kurmann auf Bü-131.

Wir gratulieren ganz herzlich!

Der Berichterstatter konnte es bei der Preisübergabe nicht "verklemmen" an seine eigene, weniger glanzvolle, allerdings verjäherte Kunstflug-Tätigkeit zu erinnern.

Kurz nach dem Erwerb der Berufspiloten-Lizenz fanden auf dem Flugplatz Spreitenbach die MFGZ Clubmeisterschaften statt. Ich meldete mich damals für den Kunstflug an, ohne zu realisieren, dass von den Privi's höhere Leistungen gefragt sind. Etwa eine Stunde vor dem Start, wurden jedem Piloten das zu fliegende Programm in die Hände gedrückt. Oh Schreck, was da alles verlangt wurde. Der grösste Respekt floss mir der Rollenkreis ein, den ich noch nie geflogen hatte. Wenig Verständnis zeigte die Rennleitung für meine kurzfristige Abmeldung; sie wurde nicht akzeptiert. Nun, es kam wie es kommen musste. Ich benötigte für die erwähnte Figur das halbe Limmattal. Bei dieser Sachlage hätte es mich nicht gewundert, wenn das eine Jury-Mitglied seinen Kollegen gefragt hätte: "g'sehsch en na?"

Bei der Preisverleihung rangierte ich im dritten Rang. Unter guten Fliegerkameraden relativiere ich natürlich die glänzende Wertung – das Teilnehmerfeld bestand aus lediglich drei Piloten der Dritte war ich.

Ernst Schurter

Nächste Veranstaltungen - *Prochaines manifestations*

Die Generalversammlung findet am 8. Mai 2003 statt. Das Programm wird Ihnen später mitgeteilt. *L'Assemblée Générale se tiendra le 8 mai 2003. Le programme détaillé vous parviendra en temps voulu.*

Diverses – *Divers*

<i>Récit d'un épisode de la vie animée d'un de nos vétérans du vol à moteur:</i>	<i>J.-L. Durand</i>
--	---------------------

GENEVE KARACHI suite

Après une nuit passée dans un hôtel proche de l'aéroport, je préparais, ce matin du 24 janvier, mon N 6052W pour le vol Brindisi-Rhodes. Il est important à ce stade du récit que vous connaissiez la philosophie générale de ma préparation à ce vol .

Pour parer à toute éventualité, j'avais calculé et préparé pour chaque portion de ce vol, un plan VFR et un autre IFR.

Il est, en effet, beaucoup plus « confortable » de pouvoir monter au niveau plancher minimum de la voie aérienne et de traverser la méditerranée de radio-phare en radio-phare, même si les zones aveugles sont assez longues (Et Dieu sait si c'était le cas en 1965) dans cette partie du monde qui vit la naissance de notre civilisation et fut le creuset de toute notre culture occidentale, mais avait par contre, considérablement économisé sur les équipements de radio-navigation comme de communication d'ailleurs.

Très objectivement, il a fallu attendre les années 85 et plus, pour que les liaisons radio comme les installations navigation (VOR et/ou NDB) soient d'un standard acceptable.

Donc pour résumer :- beau temps- signifiait plan de vol aux instruments où tout le monde sait plus ou moins où vous êtes et - mauvais temps – plan de vol à vue. L'inverse de la logique apparente mais avec un avion comme mon brave PA28 140 (pitot chauffant certe...), la deuxième solution était la seule envisageable. En effet le front froid qui m'avait accompagné depuis Genève, m'attendait maintenant entre le sud de Corfou et le sud d'Athènes, s'étalant pratiquement jusqu'aux côtes de l'Afrique du Nord et montant à des altitudes où seuls les Jets modernes se sentent à l'aise.

Alea jacta est. Mes licences et tous les certificats de l'avion contrôlés et recontrôlés par le bureau de piste, je quittais Brindisi vers les 0900 heures et mis le cap sur « mon front froid » et Rhodes où j'atterrissais 6 heures et 45 min. plus tard.

La première moitié du vol s'effectua entre 1000 et 2000 pieds/sol ou mer comme vous voudrez et me fit passer par le sud de Corfou, Kefalonia, Zakynthos, Cythères, Milos, Santorin, Carpathos, le Dodecanese et, ayant enfin « semé » ce foutu front froid, tout droit sur Rhodes.

Impressions générales de l'époque :- que d'eau , que d'eau-. Normal me direz vous quand on passe presque sept heures sur la mer. Mais c'est de l'eau qui descend sous un front froid en hiver qu'il s'agit. J'avais, par moment, l'impression de faire le double de la distance, tant il fallait contourner les zones de précipitations par trop sombres ou agitées. Ce vol prit parfois des allures presque « aquatiques ». Curieux enfin comme (vous l'avez sûrement expérimenté), plus la visibilité baisse et les côtes ou îles s'estompent, plus des bruits « anormaux » voire inquiétants semblent venir du moteur. Bruits qui disparaissent comme par enchantement sitôt que les conditions s'améliorent. (j'ai baptisé par la suite ce phénomène, le Syndrome du piston cogneur).

Le front froid oublié, la météo devenue clémente, et étant monté à 6000 pieds, je décidais à ce stade du trajet d'essayer mon installation HF. Un spécialiste de la chose à Genève (du moins se présentait-il comme tel) m'avait « briefé » en détail sur l'utilisation d'une HF portable de convoyage). L'antenne, qui lors d'un vol d'essai

à Genève, se déroulait pratiquement seule, nécessita au moins 10 minutes de manipulations avant de sortir à la longueur désirée. Quand à l'accord fin qui devait se faire en quelques tours de manivelle, il me prit encore 5 minutes et le reste de ma patience ; je cherchais à atteindre Athènes/radio et reçu subitement 5 sur 5 le rapport météo de Shannon/radio . Quelle joie intense de savoir que Shannon, Goosbay, Keflavik et Gander ainsi que le Groenland baignaient dans le beau temps..... Je m'en tins là pour cette fois et, dubitatif, rentrai mon antenne.

L'arrivée à Rhodes fût sans histoires et le hasard voulût que, pratiquement au même moment, un des convoyeur de la société de ferry qu'utilisait Piper Corporation régulièrement et que je connaissais assez bien se posait également à Rhodes avec un Porter en ferry d'Angleterre au Népal !!! . Nous passâmes la soirée ensemble en discutant : Front froid (et oui...) navigation à vue, autonomie limitée, impressions diverses d'un pilote de convoyage de métier (le sien), et tout ce que deux pilotes peuvent se raconter un 24 janvier 1965 en dînant dans un hôtel de Style victorien et pratiquement vide de clients.

Je comptais continuer le lendemain vers Damas alors que lui et son Porter passerait par Amman.

(Suite au prochain bulletin)

