

Ansprache des Präsidenten - *Le mot du Président*

Es gibt Jahre, über die es angenehm ist, zu berichten. Sie waren schön, positiv und erfreulich. Für das erste Jahr des dritten Jahrtausend allerdings kann dies nicht gesagt werden; schon gar nicht für unsere Fliegerei. Die Spirale der Entwicklung wird trotz einer gewissen Vereinfachung wieder kompliziert; das Tempo nimmt zu und schlussendlich geht sie zu Grunde.

All dies stärkt unsere Daseinsberechtigung als Vereinigung ehemaliger Piloten. Sei es, um unsere Erinnerungen an die Vergangenheit aufzufrischen und um die Tradition unserer Fliegerei weiterzugeben. Oder sei es, um unsere Freundschaft zu pflegen und den Kontakt zur jüngeren Generation zu schaffen. Es bringt nichts, die Arme hängen zu lassen und zu jammern. Wir müssen zusammenhalten und, wenn es nötig ist, kämpfen.

Lassen Sie mich unsere Tätigkeiten vom letzten Jahr zusammenfassen:

- *In der Schweiz und im Ausland haben wir insgesamt an 10 Veranstaltungen teilgenommen.*
- *Wie üblich haben wir in Pruntrut den „Willy Farner Preis“ dem Schweizer Meister in der Kategorie Anfänger ausgehändigt.*

Auf die Details aus unseren Teilnahmen an Diskussionen will ich nicht zurückkommen; Sie haben diese mit unserem ersten Informationsbulletin erhalten.

Im Komitee herrscht gute Laune und die Arbeit geht ohne allzuviel Stress voran. In der Hochsaison teilen wir uns die Aufgaben, um an allen Veranstaltungen teilnehmen zu können. All dies läuft ordentlich ab, doch nicht ganz ohne Sorgen: sogar in unserem zweisprachigen Kanton stossen wir auf Übersetzungsprobleme. An dieser Stelle möchte ich mich deshalb ganz besonders bei Frau Noël – der charmanten Gattin unseres Vizepräsidenten, Kassiers und Sekretärs Gilbert – bedanken für Ihre Bereitschaft und Ihr grosses Engagement. Leider können wir damit in Zukunft nicht mehr rechnen, da sich Frau Noel zurückziehen und in Zukunft entlasten möchte. Das heisst: wir sind auf der Suche nach einem „freiwilligen“ Übersetzer. Freiwillig angesichts unseres knappen Budgets, das keine Aufwendungen für Übersetzungen erlaubt. Ist jemand an der Aufgabe interessiert?

Ihr Komitee hat beschlossen, weiterhin alle drei bis vier Monate ein Informationsbulletin zu veröffentlichen, um Sie über die Aktivitäten unseres Vereins auf dem Laufenden zu halten. Unser diesjähriges Programm ist ähnlich wie jenes vom letzten Jahr. Wir hatten die Absicht, zu unserem 25. Jubiläum ein ganz besonderes schönes Jahr zu planen. Die Expo 02 hat unsere Planung aber etwas durcheinandergebracht.

Ich danke allen Mitgliedern des Komitees und auch den Revisoren für Ihren Einsatz. Vielen Dank auch an alle Vereinsmitglieder, die in Fribourg anwesend sind. Ein Gruss und dank aber auch all jenen, die an der Teilnahme verhindert sind.

Die zahlreiche Korrespondenz, die bei mir eintrifft, bestätigt die Wichtigkeit der Freundschaft in unserem Verein. Sie ist echt und nicht nur ein sinnloses Wort. Ich bin überzeugt, dass sie heute mehr denn je gestärkt werden muss, damit unsere schöne Fliegerei und unsere Tradition erhalten bleiben. Lange lebe der Spirit des schweizerischen Vereins ehemaliger Motorflieger!

Il y a des années qui sont agréables à commenter. Parce qu'elles ont été bonnes, parce qu'elles ont été belles, parce qu'elles ont été positives. Ce n'est pas le cas pour la première année du troisième millénaire. En particulier pour notre aviation. Tout va trop vite, tout se simplifie en se compliquant et tout s'écroule bien tristement.

Tout cela renforce un peu notre raison d'être, en tant qu'association d'anciens pilotes. Pour rafraîchir nos souvenirs, pour essayer au moins de transmettre les traditions propres à notre aviation, pour garder des contacts avec la jeune génération et pour, tout simplement, renforcer nos liens d'amitié.

(Suite au verso)

Rien ne sert de rester les bras ballants et de continuellement rouspéter. Il faut resserrer nos liens et lutter s'il le faut.

Au fait, qu'avons-nous fait l'an passé? Nous avons pris part à dizaine de manifestations en Suisse et à l'étranger. Comme d'habitude, nous avons délivré le «Prix Willy Farner» au champion suisse de voltige, catégorie débutants à Porrentruy. Je ne vais pas m'allonger sur les détails des représentations et des participations aux discussions. Tous ces éléments vous ont été transmis dans notre premier bulletin d'information.

Le comité travaille avec bonne humeur et sans trop de stress. Il se disloque en pleine saison pour participer à toutes les manifestations et tout se passe en très bon ordre. Je ne veux pas dire que tout va sans soucis. Les traductions posent problèmes, même dans un canton bilingue. Je saute sur l'occasion pour remercier ici, tout particulièrement madame Noël, la charmante épouse de notre dévoué trésorier et secrétaire Gilbert pour son dévouement. Mais la lassitude se fait sentir et avec ses nombreuses activités elle aimerait bien nous laisser tomber, sans le faire encore, mais...

On cherche donc un traducteur français-allemand, bénévole, parce qu'avec nos seules cotisations il n'est pas possible d'en appointer un(e). A bon entendeur salut!

Malgré cela, votre comité a décidé de publier un bulletin d'information tous les trois ou quatre mois. Son but est de vous tenir au courant de la vie de notre association.

En ce qui concerne le programme 2002, il sera sensiblement le même que celui de l'an passé. Nous aurions aimé que cette année du 25^{ème} anniversaire soit très belle. Mais, malheureusement, EXPO 02 nous perturbe un peu.

Pour terminer, je prie tous les membres du comité ainsi que les vérificateurs des comptes d'accepter mes sincères remerciements.

Je remercie, également, tous les membres présents de nous avoir rejoint à Fribourg. Mes remerciements vont aussi à ceux qui n'ont pas pu le faire, pour une raison ou pour une autre.

A la réception de votre correspondance, je dois constater que l'amitié au sein de notre association n'est pas un vain mot. Je pense qu'elle doit rester forte aujourd'hui plus que jamais afin de faire perdurer notre aviation, notre belle aviation et nos traditions.

Que vive encore longtemps l'esprit de l'Association des Vétérans du vol à moteur de Suisse!

(Assemblée générale du 07.05.02 à Fribourg)

Votre président: *Gaston Monod*

Ehrerbietung an verstorbene Mitglieder - *Hommage aux membres défunts*

Herr BRENNWALD René	Seilerweg 7	2557 Studen	juli 2002
Monsieur DUMAS Robert	Impasse des Rosiers 9	1635 La Tour-de-Trême	Juin 2002
Monsieur FREIBURGHaus J.-Pierre	Rte. Du Signal 12	1018 Lausanne	Juillet 2002

Bericht des Komitees - *Le billet du Comité*

Lors de l'Assemblée Générale ordinaire du 7 mai 2002 à Fribourg, Monsieur Richard Schilliger quitte, sur sa demande, sa fonction au comité. Il reste, toutefois, membre de l'association. Qu'il soit remercié pour ses 15 ans d'activité dans l'administration de notre groupement. A cette occasion il est nommé membre d'honneur des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS.

Messieurs Jacques Etter et Alfred Ramseyer, tous deux anciens pilotes professionnels des Forces Aériennes, sont élus au comité.

An der letzten Generalversammlung vom 07.05.2002 äusserte Herr Schilliger den Wunsch, sich vom Komitee zurückzuziehen. Er bleibt jedoch weiterhin Mitglied des Vereins. Wir bedanken uns recht herzlich für seine 15-jährige Mitwirkung in der Verwaltung unseres Vereins. Bei dieser Gelegenheit wurde Herr Richard Schilliger zum Ehrenmitglied der Motorflug-Veteranen des AeCS ernannt. Die Herren Jacques Etter und Alfred Ramseyer, zwei ehemalige Berufspiloten der schweizerischen Luftwaffe, wurde ins Komitee gewählt.

Le nouveau comité est désormais composé des personnes suivantes:

Der neue Vorstand setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Monsieur	Gaston	Monod	Pésident
2. Herr	Werner	Neuhaus	Vizepräsident
3. Monsieur	Gilbert	Noël	Vice-président & caissier
4. Monsieur	Jacques	Etter	Adjoint
5. Herr	Alfred	Ramseyer	Beisitzer
6. Herr	Ernst	Schurter	Beisitzer
7. Monsieur	Francis	Vauthier	Adjoint.

Nächste Veranstaltungen - *Prochaines manifestations*

Rencontre d'automne le jeudi 5 septembre 2002, Emmen.

Herbsttreffen am Donnerstag 5. September 2002, Emmen.

Willkommen bei der RUAG Aerospace

Die RUAG Aerospace ist zusammen mit ihren Schwestergesellschaften RUAG Electronics, RUAG Munition und RUAG Land Systems Teil der RUAG, einer USD 580 Millionen-Holding. Die RUAG Aerospace ist ein Unternehmen der Luft- und Raumfahrt mit Hauptsitz in Emmen und 6 weiteren Werken in der Schweiz. Ungefähr 1650 Mitarbeiter erwirtschaften einen Jahresumsatz von USD 260 Millionen. Die Hauptaktivitäten sind Entwicklung, Herstellung, Montage und Service von Strukturbauteilen sowie Produktion, Unterhalt und Verbesserungen von Flugzeugen, Helikoptern, Drohnen, Lenk Waffen, C31 und Luftabwehrsystemen.

Standort Emmen

Wie erreichen Sie die RUAG



Flughafen in Zürich-Kloten, Basel, Bern oder Genf



Fahrzeit ab Flughafen Zürich und Bern 1 Std., ab Flughafen Basel und Genf 1.5 – 2 Std.



Via Luzern (umsteigen) Emmenbrücke. Fahrzeit ab Zürich 1 Std., ab Basel 2 Std., ab Genf 3 Std.



RUAG Aerospace Postfach 301 CH-6032 Emmen



Tel ++41 41 268 41 11 Fax ++41 41 260 25 88

Products

Military Aircraft

F/A-18 Hornet

F-5 Tiger

Mi III Mirage

Hawk

Propeller Driven Aircraft

PC-6 Pilatus

PC-7 Pilatus

PC-9 Pilatus

PC-12 Pilatus

Commercial Aircraft

Airbus

Boeing 717, MD80/90

Business & Corporate Aircraft

Falcon 900 Series

Falcon 2000 Series

Gulfstream IV

Cessna 550

Cessna 560

Helicopter

Super Puma
Super Puma Flight Simulator
Alouette III
Dauphin

Guided Missiles

AIM-9P-4/5

4

Unmanned Air Vehicle UAV) – Space Activities – Command & Communication

Diverses – Divers

Récit d'un épisode de la vie animée d'un de nos vétérans du vol à moteur: Jean-Luc Durand

L'AVIATION, VIRUS DONT ON NE SE REMET JAMAIS.

Chers amis(es) pilote vétérans de l'AECS, le comité de notre association m'ayant demandé de pondre quelques nouvelles brèves sur ce que fût ma carrière aéronautique, je vous livre ces quelques lignes qui relatent une expérience de vol longue distance avec un avion très petit et prévu « ab initio » comme avion école évoluant essentiellement autour de terrains d'entraînement mais plus rarement, pour ne pas dire jamais, envoyé à environ 6'500km de distance.

En janvier 1965, mon employeur d'alors Piper Aircraft Corporation USA et son centre pour l'Europe, l'Afrique et l'Orient, basé à Genève, essayait de vendre comme avion d'entraînement de base des Cherokee 140 à Pakistan International Airline Karachi. PIA semblant s'intéresser sérieusement à l'avion, demanda à Piper acft. Corp. de pouvoir évaluer ce dernier avant la mi-février et dans son environnement, c-à-d. Karachi (la porte d'à côté quoi...). Il était beaucoup trop tard pour envoyer un avion en caisse par voie maritime, l'assembler sur place, effectuer les vols d'essai, etc...

Je fus donc « nommé » (je connais quelqu'un qui doit rire) volontaire pour convoier cet avion et en faire la démonstration à PIA. J'avais alors un millier d'heures de vol, une licence IFR qui sentait encore l'encre de l'imprimerie de l'OFA , un moral d'acier et une volonté inébranlable tout en sachant jusqu'où on ne pouvait pas aller. (Je crois sincèrement avoir conservé cette attitude tout au long de ma carrière qui s'est achevée à 61 ans et 19'000 heures de vol).

Ceci dit, il a fallu équiper mon PA 28 140 immatriculé **N 6052W** en configuration Ferry selon la FAA. Installation d'un réservoir supplémentaire de 120 litres à la place du siège de droite, qui me donnait une autonomie de plus de **9 heures** – montage d'un pitot chauffant (on ne sait jamais) – trouver de la place pour un radeau pneumatique, des réserves de nourriture et d'eau en boîte ainsi que des fusées de détresse des lampes torches étanches, un extincteur conforme aux prescriptions et une boîte à outils (**soit disant obligatoire et plombée**) . Par dessus tout cela venait s'ajouter un poste HF « portable et étanche » avec son antenne de 50 mètres en cuivre pesant un poids incroyable et un carton contenant 12 boîtes d'huile moteur. Avec un jeans de rechange, trois slips et un nécessaire de toilette « mini », nous arrivions à **MTOW – 0 kg**.

Première étape, Genève – Brindisi, soit **7h50** par la vallée du Rhône (cause météo) coincé entre le réservoir suppl. et la paroi gauche, **sans pilote automatique et sans fumer** (j'étais alors gros fumeur) cela faisait beaucoup. En arrivant à Brindisi, la surprise du responsable du bureau de piste n'eut d'égal que son air de totale incompréhension voire réprobation, lorsque je lui annonçai mon intention de repartir le lendemain pour Rhodes et au vu des conditions météo qui régnaient.

(Suite au prochain bulletin)

★★★★★