

AÉRO-CLUB DE SUISSE
SECTION DE GENÈVE

6

1972



Entraînement au "PSV" !!...

LE BILLET DU PRESIDENT

Au cours des diverses séances du Conseil de la Section, ou de réunions avec des membres de notre Aéro-Club, j'ai pu constater combien il est difficile de concrétiser, même d'une manière partielle, les propositions faites en vue d'améliorer la gestion du Club.

La plupart de ces propositions, ainsi que les commentaires qui les accompagnent, sont insuffisamment étudiés. Dès lors, à cause de cette présentation incomplète, la suite donnée traîne fortement en longueur et provoque "l'épuisement" des promoteurs et de ceux chargés de passer à l'exécution. C'est une des raisons qui occasionnent le départ de certains membres des Comités des Groupes et du Conseil, quand bien même elle n'est que rarement citée officiellement.

Avec l'année qui vient de commencer, il faut donc solliciter des membres prêts à prendre une part active aux destinées de notre club. Ces futurs responsables doivent, toutefois, être conscients que seul un engagement personnel sans restriction est absolument nécessaire, faute de quoi l'efficacité ne pourra qu'en souffrir.

Ces propos ne doivent pas nous faire oublier ceux qui, avec dévouement et enthousiasme, n'ont pas ménagé leur peine tout au long de l'an dernier. Qu'ils en soient vivement remerciés.

A tous et à toutes, je souhaite une année nouvelle pleine de satisfactions aéronautiques.

Bien à vous,

Claude CLAUDET

LE MEILLEUR ACHAT QUE VOUS PUISSIEZ FAIRE

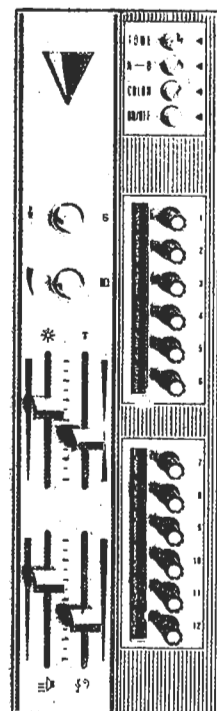
12 présélections instantanées = **12** facilités.
commandes à course linéaire = réglage précis
de l'image et du son d'une manière agréable et moderne.

et toujours la remarquable QUALITE des images
en COULEURS NATURELLES qui
caractérisent les TV couleur **NOVAK**

Une présentation raffinée.
Une splendide ébénisterie de bon goût.

Vous serez fier de votre TV COULEUR **NOVAK**

Distributeur Général pour la Suisse: TELERADIO - CONTROLE S.A.
5bis rue Liotard Tél. 45 11 20 1202 Genève



- La plus grande gamme d'appareils de photocopie
- Plus de 30 modèles - 3 systèmes principaux
- Le service le plus rapide pour tous papiers photocopie
- Imprimés offset **simples** livraisons en quelques heures
- Service de plaques offset, agrandissements - réductions

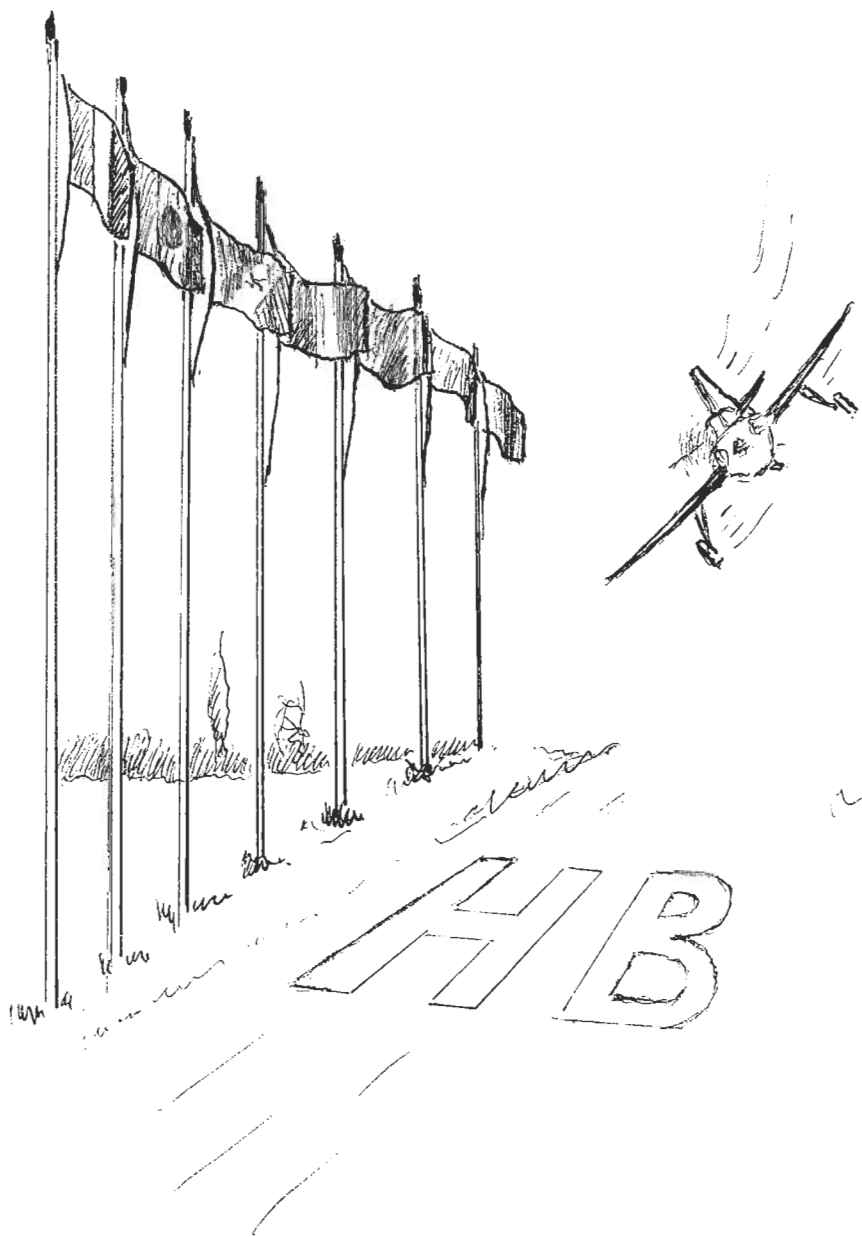
PHOTOCOPIE

BUMA S.A.
Tél. 41 10 10

MARQUES DE NATIONALITE DES AERONEFS PAR PAYS.

Afghanistan	YA	Falkland	VP-F
Afrique du Sud	ZS	Fidji	VQ-F
Albanie	ZA	Finlande	OH
Algérie	7T	France	F
Allemagne (Dem.)	DM		
Allemagne (Féd.)	D	Gabon	TR
Antigua	VP-L	Ghana	9G
Antilles Néerland.	PJ	Grèce	SX
		Grenade	VQ-G
Arabie Saoudite	HZ	Guatemala	TG
Argentine	LQ, LV	Guinée	3X
Australie	VH	Guyane (Brit)	8R
Autriche	OE		
		Haïti	HH
Bahamas	VP-B	Haute-Volta	XT
Barbades	8P	Honduras	HR
Belgique	OO	Honduras (Brit)	VP-H
Bermudes	VR-B	Hong-Kong	VR-H
Birmanie	XY	Hongrie	HA
Bolivie	CP		
Botswana	VQ-ZE	Iles Pacif. Ouest	VP-P
Brésil	PP, PT	Inde	VT
Brunei	VR-U	Indonésie	PK
Bulgarie	LZ	Irak	YI
Burundi	9U	Iran	EP
		Irlande	EI
Cambodge	XU	Islande	TF
Cameroun	TJ	Israël	4X
Canada	CF	Italie	I
Cayman (Iles)	VR-C		
Ceylan	4R	Jamaïque	6Y
Chili	CC	Japon	JA
Chine (Rep. de)	B	Jordanie	JY
Chypre	5B		
Colombie	HK	Kenya	5Y
Congo (Braz)	TN	Koweït	9K
Congo (Kin)	9Q		
Corée (Rép. de)	HL	Laos	XW
Costa Rica	TI	Lesotho	7P
Côte d'Ivoire	TU	Liban	OD
Cuba	CU	Liberia	EL
		Lybie	5A
Dahomey	TY	Lichtenstein	HB
Danemark	OY	Luxembourg	LX
El Salvador	YS	Malagasy	5R
Equateur	HC	Malaisie	9M
Espagne	EC	Malawy	7QY
Etats-Unis	N	Mali	TZ
Ethiopie	ET	Malte	9H

Maroc	CN	U.R.S.S.	CCCP
Mauritanie	5T	Uruguay	CX
Mexique	XA, XB, XC	Venezuela	YV
Monaco	3A	Vietnam	XV
Népal	9N	Yémen	YE
Nicaragua	AN	Yougoslavie	YU
Niger	5U	Zambie	9J.
Nigéria	5N		
Norvège	LN		
Nlle-Zélande	ZK		
Ouganda	5X		
Pakistan	AP		
Panama	HP		
Paraguay	ZP		
Pays-Bas	PH		
Pérou	OB		
Philippines	PI		
Pologne	SP		
Portugal (Europe)	CS		
Portugal (Outre-mer)	CR		
Rep. Arabe Syrienne	YK		
R.A.U.	SU		
Rep. Centreafricaine	TL		
Rep. Dominicaine	HI		
Rhodésie	VP-W VP-Y		
Roumanie	YR		
Royaume Uni	G		
Ruanda	9XR		
Sainte Lucie	VQ-L		
Samoa Occ.	5W		
Sénégal	6V		
Sierra-Leone	9L		
Singapour	9V		
Somalie	6OS		
Soudan	ST		
Suède	SE		
Suisse	HB		
Surinam	PZ		
Swaziland	VQ-ZI		
Tanzanie	5H		
Tchad	TT		
Tchécoslovaquie	OK		
Thaïlande	HS		
Togo	5V		
Trinité, Tobago	9Y		
Tunisie	TS		
Turquie	TC		



VISITE A UN GRAND CONSTRUCTEUR AMERICAIN.

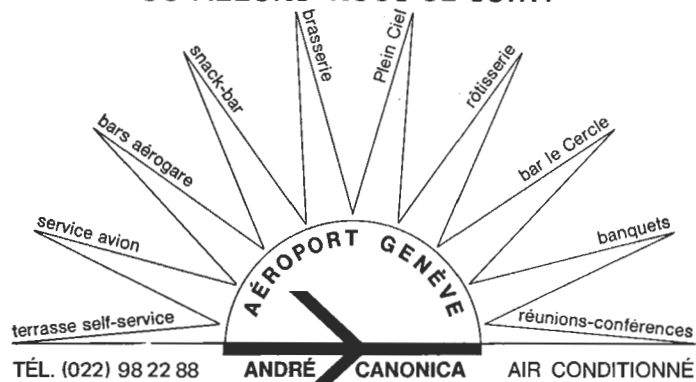
36 heures pour faire connaissance avec une fabrique telle que la NORTH AMERICAN ROCKWELL, division de l'aviation générale, c'est fort peu. C'est néanmoins le délai qui nous était imparti, puisque l'usine nous invitait à participer au premier vol USA-EUROPE de son dernier-né: le biréacteur "SABRE-COMMANDER".

North American Rockwell est né de la fusion de la célèbre firme North American, constructeur des célèbres avions de combat P-51 "Mustang", Sabre F-86 et Super-Sabre F-100, et, et de Rockwell Aviation, constructeur des Aéro-Commander. La répartition de la construction des avions est la suivante: à LOS-ANGELES se construisent les jets, à OKLAHOMA City, depuis 1951, les bimoteurs, et à ALBANY (Georgia) les monomoteurs qui sont soit l'Aéro-Commander 112, soit le Lark-Commander, soit le thrush-Commander, ce dernier étant un avion agricole. Une quatrième branche de la firme, l'Aviation Services s'occupe, elle, de tous les problèmes de maintenance sur plusieurs aéroports des Etats-Unis. Notre visite s'est limitée à l'un de ces départements: les usines qui construisent les Aéro-Commander à Oklahoma-City, ou plus précisément dans le quartier de Bethany. Des bureaux à perte de vue, des ateliers fort bien conçus où bon nombre d'ouvriers spécialisés sont des femmes, s'occupent actuellement de la construction du Shrike-Commander qui, au dernier salon du Bourget, étonnait bon nombre de spectateurs en présentant des évolutions particulièrement poussées. Le Turbo-Commander 690 est le tout dernier avion de cette série. Ses propulseurs (deux turbo-prop Garrett de 700 CV chacun ont été placés à une plus grande distance du fuselage que sur ses prédécesseurs. Cette opération diminue le bruit à l'intérieur de la cabine, laquelle reçoit 5 passagers en plus des 2 pilotes. Les performances de cet appareil sont largement supérieures à celles des autres avions de la série.

En visitant l'usine, on peut s'apercevoir qu'il n'y a presque aucun élément des avions en construction qui soit donné en sous-traitance. Seuls les moteurs ou les propulseurs arrivent en bloc et sont ensuite montés sur les avions. Les câbles électriques, le plexiglas des hublots, les sièges et la décoration intérieure de l'avion, tout est construit sur place.

Lors de notre vol de retour, nous avons eu l'occasion de visiter à St-Louis, dans l'Etat du Missouri, un département chargé de la décoration d'intérieur et extérieure des avions Sabre-Commander. Dans le même bâtiment se trouve la fabrication des sièges qui sont entièrement réalisés à la main et terminés par le tra-

OU ALLONS - NOUS CE SOIR ?



Au Coeur du trafic aérien
Gastronomie de tradition
dans un cadre de bon goût

Au "PLEIN CIEL"

Lunchs d'affaires à Fr. 14.- et 16.-

ROTISSERIE:

Grillades au charbon de bois

Bar "LE CERCLE"

Apéritif et soirée,
musique - ambiance

BRASSERIE:

Orchestre Folklorique
Salles de banquets, réceptions,
conférences

Trolleybus 33 - PARKING 2000 places -

PERLAN
VIN UNION
GENEVE / SATIGNY
GAMAY

vail d'habiles outurières. Lorsqu'un client désire acheter un avion, il se rend à St-Louis où il est reçu par une charmante jeune femme. Cette dernière lui offre la possibilité de choisir les couleurs et la garniture intérieure, mais elle le guide dans son choix et lui présente plusieurs dizaines de combinaisons possibles. Le client qui désire un avion noir avec un intérieur d'or peut l'avoir, mais la plupart des clients s'en tiennent généralement aux couleurs à la mode.

Nous aurons l'occasion de présenter plus en détail dans ces colonnes la grande famille des Aéro-Commander dont nous avons fait la connaissance aux Etats-Unis.

A 950 km/h sur l'Atlantique Nord.

Le vol de retour vers l'Europe a été particulièrement passionnant. Effectuer la liaison entre les deux continents à bord d'un bi-réacteur est, bien sûr, différente de celle que l'on fait à bord du "Jumbo-Jet". L'escale de Boston fût la dernière que nous avons faite sur le territoire des Etats-Unis.

Une voiture de l'aéroport nous fit traverser ce gigantesque aéroport sous des bourrasques de neige pour que nous puissions nous mettre en règle avec les services de l'immigration, formalités très facilitées par rapport à celles que l'on rencontre habituellement à New-York lorsque l'on part avec un avion de ligne.

Boston - St. John, un vol de 1 h. 40, sans histoires, qui était notre premier parcours de nuit. St. John, aéroport situé au sud de Terre-Neuve, il fait très, très froid. On sait que cette province canadienne n'est pas bien loin du Labrador, et cela se sent. Par terre, la neige est dure, et c'est là que nous attend la première surprise: pas moyen de faire le plein de carburant. La fermeture du réservoir est gelée. Il ne reste qu'une chose à faire, partir avec l'avion de l'autre côté de la piste, le placer dans un hangar chauffé (ou qui aurait dû l'être car il n'y faisait pas chaud) et attendre le dégel. Pendant ce temps, nous crquions quelques sandwiches qui nous avaient été remis à l'escale de Boston. Dans le hangar, il y avait des avions intéressants, dont un "Beaver" hydravion et un immense hélicoptère "Sikorsky", affecté aux liaisons internes sur l'île.

Après trois heures d'attente, on a enfin pu repartir, la prochaine escale était de l'autre côté de l'Atlantique, à Santa-Maria, aux Açores. L'équipage désirait réaliser une performance: battre un record de traversée établi il y a quelques semaines. Un nouveau problème devait surgir, personne ne s'en serait douté, l'intensité du trafic commercial sur l'Atlantique-Nord nous empêchait de nous faire attribuer un niveau pour la traversée. Pendant une heure et demie le Sabre-Commander a tourné en rond, puis l'équipage s'est décidé à retourner à Terre-Neuve.

AERO CONSULTANT SERVICE S.A.
A. C. S. S. A.

SPECIALISTE DES AVIONS D'AFFAIRES BIMOTEURS TOUS TEMPS

Conseille
Organise
Etudie

tous problèmes d'acquisition à long terme, de leasing, d'entretien
et de gestion de vos avions d'affaires, avec et sans équipages.

A.C.S.S.A. LUGANO

Aeroporto de Lugano-Agno
Téléphone (091) 59 19 33

Représente les avions PIPER

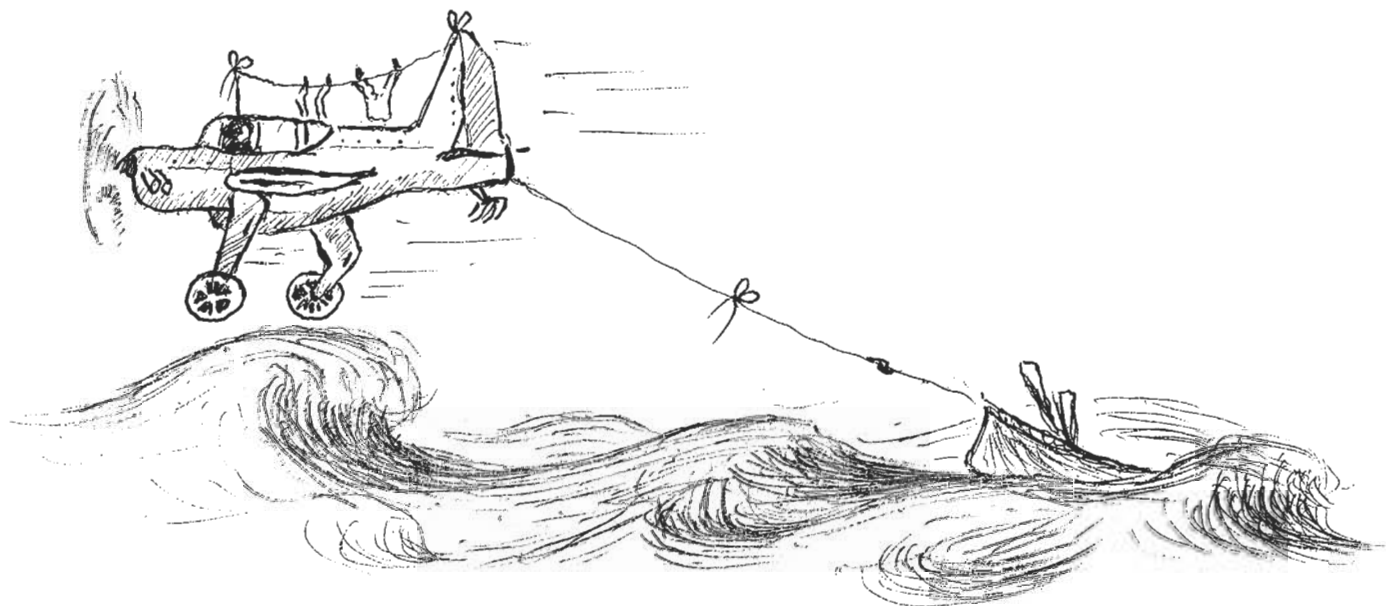
C'est au nord de l'île que nous nous posions cette fois-ci, il faisait encore plus froid, à Gander. Dès que nous eûmes la confirmation que notre vol pouvait s'effectuer sans encombres, que le plein était fait à nouveau, nous repartîmes, et, à une altitude de plus de 12'000 mètre et à une vitesse de 950 Km/h, nous établissions le record prévu en nous posant à Santa-Maria 3h 01 après notre départ de Gander. Santa-Maria, cela représentait pour nous un pays plus chaud (pluvieux ce jour là), un bon bout de fait jusqu'à Genève, mais surtout un petit-déjeuner et quelques heures de repos pour l'équipage qui avait quitté Oklahoma-City 18 heures plus tôt.

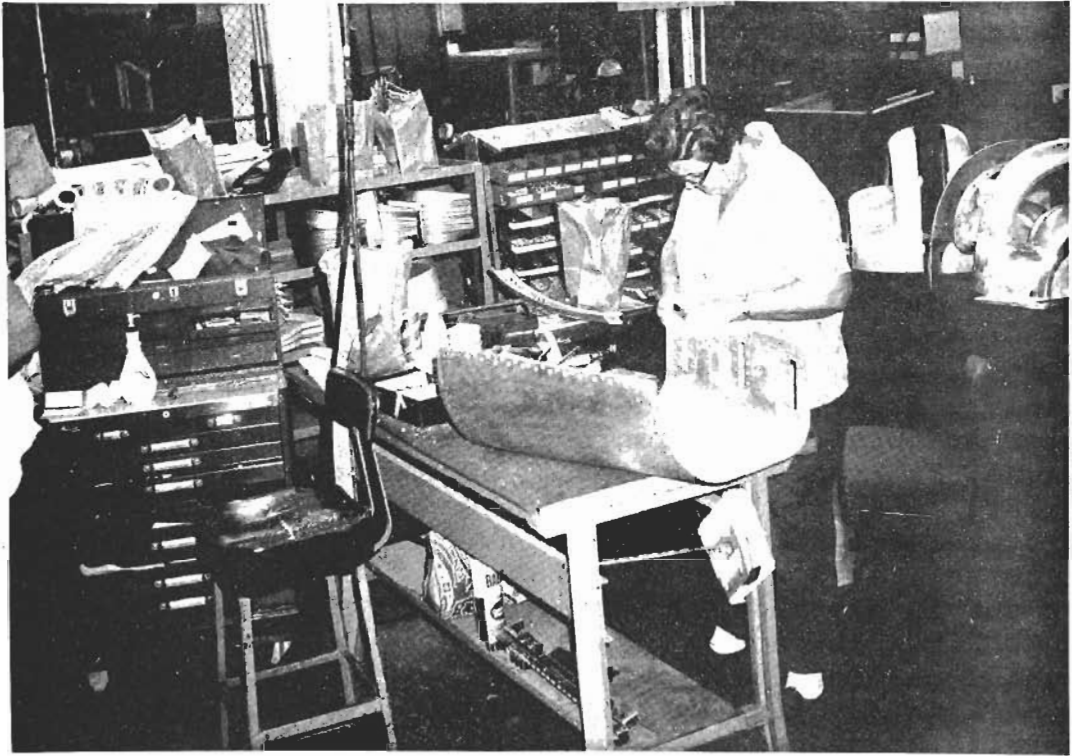
La dernière étape, un vol de routine ou presque, nous fit survoler la dernière portion d'Atlantique, le Portugal, l'Espagne, la France et déboucher sur une splendide mer de brouillard au-dessus de la région lémanique. Malgré toutes les précautions, nous avions du retard sur notre horaire (33 minutes), et c'est à 17h 03 que le "Sabre-Commander" se posait sur la piste de Cointrin. A l'arrivée, le Président André RUFFIEUX attendait l'appareil dont le pilote avait un message qui lui était destiné, remis la veille par le maire d'Oklahoma-City. En 24 heures et 23 minutes nous avions relié le centre des Etats-Unis à Genève, l'Atlantique (Boston-Genève) ayant été couvert en 8h 14 minutes. C'est une performance que l'on doit aux deux pilotes de l'usine, Messieurs James BRUCE et Bill LEE. On peut réellement affirmer qu'un tel vol tient à la fois du vol d'un avion de ligne et de celui d'un avion de tourisme, en fait, c'est tout simplement un vol d'affaires au long cours, et il a été effectué comme tel!

RENE HUG.

Photo 1: Dans les ateliers d'Oklahoma-City

Photo 2: Le "Sabre-Commander" vient d'arriver à Santa-Maria.





Dans les ateliers d'Oklahoma-City.



Le "Sabre-Commander" vient d'arriver à Santa-Maria.

COURRIER SPECIAL DU PERE NOEL.

De mes nuages, ce 31 janvier de l'an
de grâce mil neuf cent septante deux.

A Monsieur le Président de la
Section genevoise de l'Aéro-Club de
Suisse
Aéroport de COINTRIN
GENEVE.

Monsieur le Président,

L'insensible déroulement des jours m'a ramené en mon paradis, que
j'avais quitté voici deux mois pour un long voyage autour de la terre.

Au cours de ce périple, j'ai vu des milliers et des milliers d'en-
fants sages. A tous j'ai apporté des cadeaux. J'ai donc éprouvé
une nouvelle fois la joie de recevoir à mon tour tant de marques
d'affection, de rencontrer dans tant de regards la douce lumière de
NOEL.

Mais je garde un souvenir particulièrement émouvant de l'accueil
qui m'a été réservé dans votre Aéro-Club. Je tenais à vous le di-
re, de même qu'à exprimer ma reconnaissance à tous les membres de
votre si sympathique famille volante. Vous me pardonneriez certai-
nement de ne pouvoir nommer tout le monde dans cette lettre.
C'est pourquoi il faut me borner à mentionner ici les principaux
organisateurs de cette magnifique journée du 18 décembre 1971:

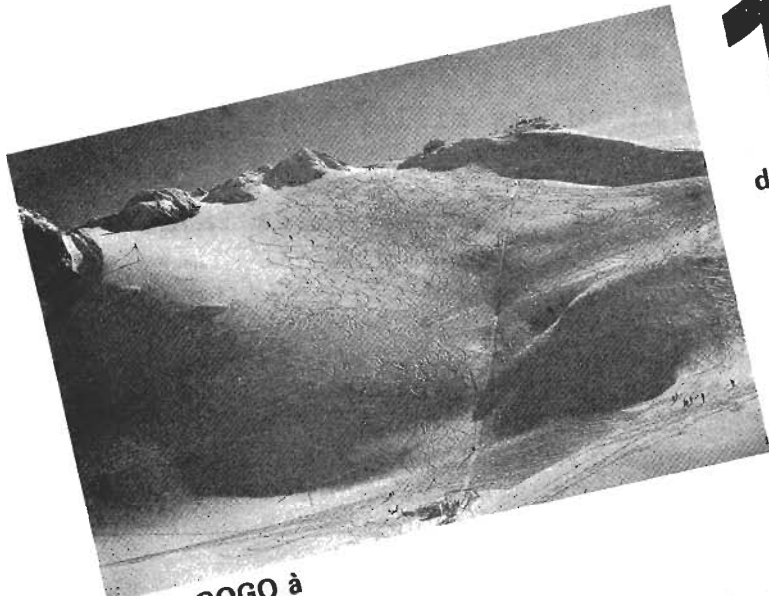
- Vous d'abord, Monsieur le Président, dont l'autorité exigeante
interdit sans doute que les programmes d'activité de l'Aéro-Club
ne soient pas respectés et que les dates importantes soient oubliées.
- Puis votre général, martial d'allure mais au coeur d'or (avec des
galons de même couleur), qui s'est employé fort civilement à pren-
dre les mesures de sécurité nécessaires pour que mon arrivée au
milieu du trafic de Cointrin s'effectuât sans danger pour personne.
- de même, votre adjoint, grand chef, paraît-il, du Trésor, à qui je
dois d'avoir pu me reposer un instant dans un hall de réception
immédiatement à ma descente des grandes routes du ciel, avant d'al-
ler au devant de mes chers enfants.
- Ensuite, l'ange pur et radieux qui m'a conduit directement à vo-
tre Aéro-Club à bord de son coche volant et m'a posé délicatement
à même le sol juste devant vous (on m'a rapporté que cela n'est
pas aussi facile que chez nous au ciel, et qu'il arrive parfois
que vos machines se cassent en petits morceaux à l'atterrissage!),
- cependant, je dois citer aussi ce fringant jeune homme au cheveu
très noir, paraissant sorti tout droit d'un film d'Hollywood, qui
avait installé un bel arbre de Noël à mon intention dans votre
"Club-House" et m'a adressé des paroles bien touchantes.

Les ALPES VAUDOISES vous offrent:



vous propose son "PASSE-PARTOUT"
d'hiver dans les ALPES VAUDOISES.

- * 8 jours (7 nuits) en pension complète dans un hôtel de
- * bonne classe touristique, chambre à deux lits sans bains,
- * taxe et service compris.



165 km

de pistes balisées

- * 7 téléphériques
- * 5 télésièges
- * 49 ski-lifts

SKI A GOGO à

- * Château d'Oex
- * Les Diablerets
- * Leysin
- * Villars

UN ACCUEIL CHALEUREUX

UNE AMBIANCE JEUNE

UNE SPECIALITE TYPIQUE

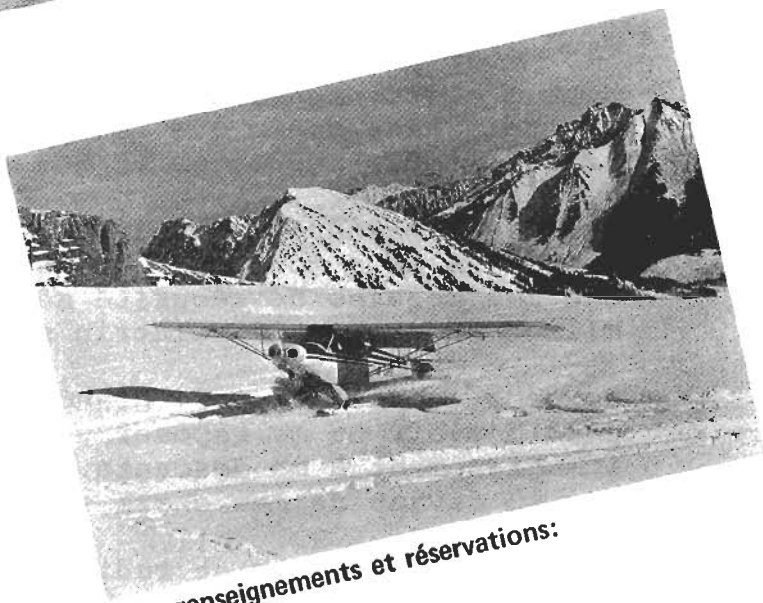
(fondue-râclette)

UN SOUVENIR DE LA STATION

Le tout pour

292.-

(Noël - Nouvel-an et Pâques + 20 %)



Tous renseignements et réservations:

OFFICE DU TOURISME

1854 LEYSIN

Tél. 025/6 22 44

Télex 25 222 Toley CH

- enfin, je garde présent à la mémoire le concours précieux que m'ont apporté, pour distribuer les cadeaux aux enfants, les quelques Dames du Club, aviatrices ou non.

Pour le surplus, je vous prie d'inviter de la manière la plus pressante tous les enfants du Club à être très sages et très obeissants jusqu'au prochain NOEL. C'est très important!

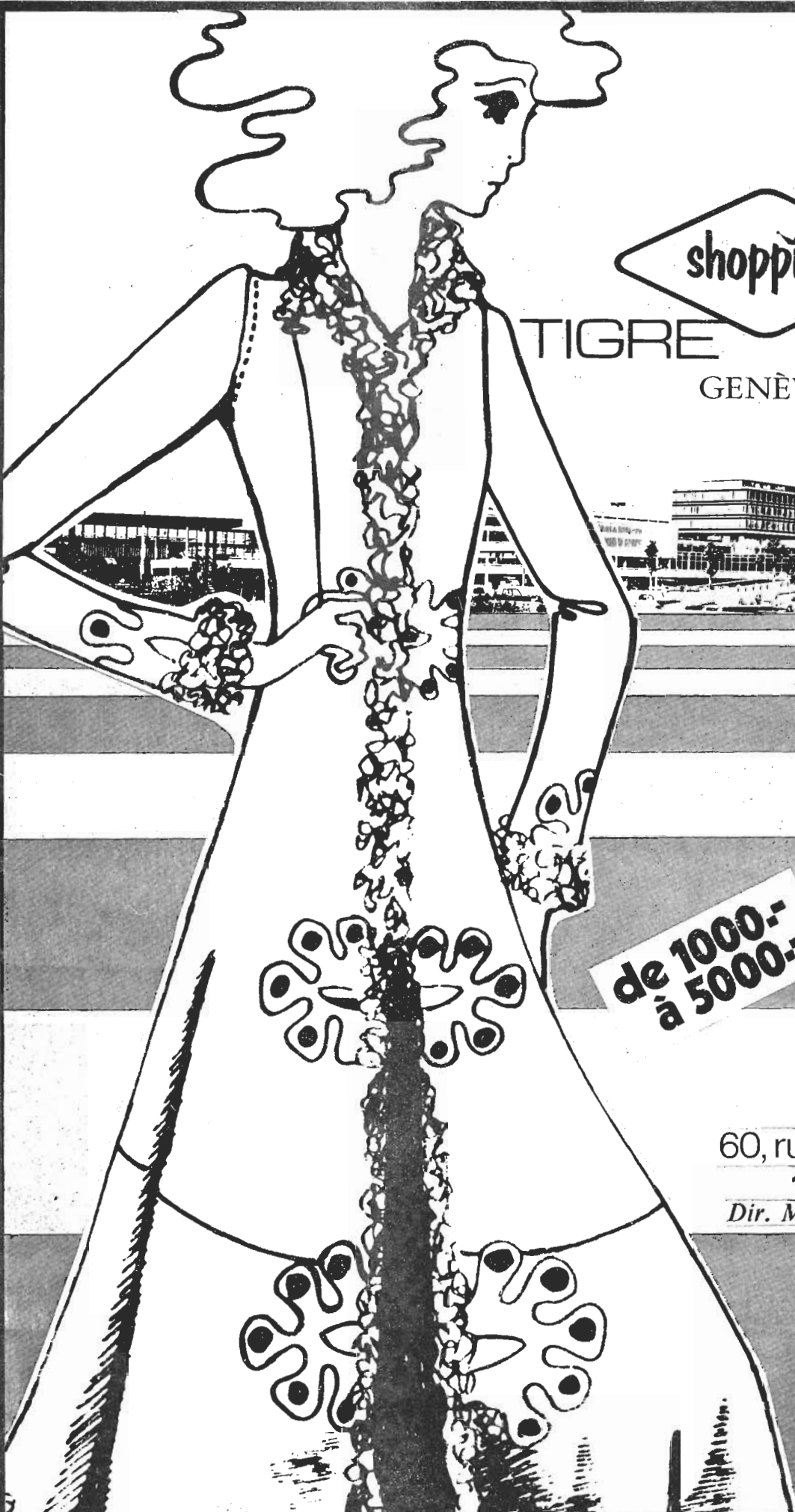
Encore une fois, mes meilleures pensées à tous.

LE PERE NOEL.



shopping

TIGRE ROYAL
GENÈVE



de 1000.-
à 5000.-

60, rue du Rhône
1^{er} étage
Dir. Max Reby & fils



GROUPE DE VOL A MOTEUR

ATTERRISSAGE SUR GLACIERS EN HAUTE MONTAGNE

Note de la rédaction: Nous reprenons ici le texte d'une circulaire du Gr. V. M. du 31 janvier, persuadés que nous sommes de son intérêt.

Nous avons le plaisir de vous annoncer de nouveaux cours glaciers INDIVIDUELS pour débutants ou personnes désirant effectuer un recyclage.

1) Conditions:

- a) Licence valable pour vol à moteur (Pilote privé ou licence supérieure)
- b) L'entraînement est possible dès la licence pilote privé.
- c) Pour obtenir l'extension de la licence aux atterrissages en montagne, un minimum de 200 heures est exigé.

2) Organisation:

Instructeur : Raymond LAMBERT
Date : dès le 1er février 1972
Départ : de Genève, le matin de préférence
Retour : sur Genève, le même jour
Machine : Piper Super-Cub 150 Hp HB-OPF
PRIX : Frs 141.- de l'heure.

Renseignements et réservations: directement auprès de Monsieur Lambert à la SATA, Tel (022) 98.24.12, int.: 4925.

Equipement personnel: Les participants auront une tenue de montagne ou de ski. Il est recommandé de prendre vos skis.

Assurance: selon conditions habituelles de notre club.

3) Programme de travail:

- si nécessaire, introduction théorique et pratique sur le Super-Cub.
- introduction théorique sur la technique d'atterrissage en montagne
- entraînement à l'atterrissage sur différents glaciers en double commande et en solo
- survie en montagne et premiers secours

4) Licences:

Nous prions les pilotes d'apporter toutes leurs licences et carnet de vol.

D'autre part, nous vous signalons que nous organisons dans le courant du mois d'avril, deux cours d'atterrissage en haute montagne au départ de Sion, comme d'habitude.

Les circulaires quant à ce cours vous parviendront dans un prochain courrier.



Galvanisés par le "GO" traditionnel, Robert DUCRET, Raymond GIVEL, Amédée GRANGES, Jacques RIOND, Pierre SPRETER et Michel VADI se sont élancés dans le vide en quittant subrepticement le Porter de Raymond LAMBERT pour se poser 600 mètres plus bas dans la haute neige de la Croix-de-Coeur. Il faut tout de même ajouter que nos valeureux amis du groupe de vol à moteur avaient à se munir d'un parachute, ce qui est, paraît-il, préférable pour un saut d'initiation.....

Désirez-vous connaître leurs impressions? Alors prenez votre temps pour écouter leurs réponses, car ils sont enchantés... et intarissables. Etes-vous tenté d'en faire autant? Alors, inscrivez-vous jusqu'au 18 mars auprès de notre secrétaire, Mademoiselle Dentand, et, si le nombre des participants est suffisant, c'est encadrés par des moniteurs para compétents que vous pourrez connaître cette griserie.

E. Dell'Acqua.

LE GROUPE DE VOL A VOILE NOUS COMMUNIQUE

Lors de sa dernière assemblée générale, le Groupe de Vol à Voile a désigné son nouveau Comité. Nous sommes heureux de vous en donner la liste ci-après:

Président	SCHILLIG	Kurt	9, chemin de Poussy 1214 Vernier.
Vice- Prés. Secrétaire.	OPPLIGUER	Robert	25, rue du Gd-Bureau
Trésorier	MEISSER	Guido	53, ch. Moïse-Duboule 1211 Genève 19
Moniteur Chef	SCHERRER	Oscar	7, rue Camille-Martin 1203 Genève
Chef Matériel	FLURY	Eugène	Café Feuillasse 1217 Meyrin
Membres	GUNIAT	Paul	60, av. Wendt 1203 Genève
	FULLEMANN	Max	39, av. Vaudagne 1217 Meyrin.
	KATZARKOFF	Jean	12, ch. Montfleury 1290 Versoix.
	SILVAN	Charles	3, rue Violette 1205, Genève.

CARNET ROSE



Nous sommes très heureux de vous annoncer que nous venons de recevoir le faire-part de mariage de notre si sympathique ami JEAN-FRANCOIS FILLIETTAZ avec Mademoiselle MARTINE STAUFFER. Bien entendu tous nos voeux les meilleurs les accompagnent, et en ce qui nous concerne, nous d'autant plus contents que nous voyons là une nouvelle future pilote (sans compter la descendance qui certainement augmentera encore notre effectif!). La cérémonie de mariage aura lieu le Samedi 25 mars à 15h 30 au Temple de Vandoeuvres.

CLUB D AVIATION DE BIENNE

Comme chaque année, le "CLUB D'AVIATION DE BIENNE" est venu visiter les installations de notre infrastructure aéroportuaire. Sous la conduite de leur dynamique président, notre ami J.J. REYMOND, (C'est pas JJSS), ils n'ont pas manqué de nous rendre visite au club-house le Samedi 26 février à 11h 30. Merci à Bienne de ne jamais oublier de venir nous dire un petit bonjour chaque fois que vous venez admirer ce "COIN-TRIN" tranquille.

LICENCES OBTENUES DURANT L AN DERNIER

(du moins celles qui nous furent communiquées)

AVIONS (Pilotes privés)

Messieurs	J.-F. ANTONINI	Madame Jacqueline BORALEY
	Mohsen BADER	
	Louis BERCHIER	Mlles Jacqueline EYMAN
	Werner BIRR	Jacqueline HERRERO
	Gilles BOURQUIN	Dominique MOREL
	Harold EHRENSTROEM	
	J.-F. FILLIETTAZ	
	Christian FOURNIER	
	Bruno GAMPER	
	Walter GRAESER	
	W. David GUERRERO	
	Hans Jürgen HILKE	
	Jean-Pierre JOBIN	
	Mahmoud JOUZA	
	Martin LEU	
	Alain NICOLET	
	Bertrand NICOLET	
	Claude REFATTI	
	Michel RIEBEN	
	René ROTHEN	
	J.-J. SCHENKEL	
	Roland SIDLER	
	Jean SINARD	
	Jean P. VEUVE.	

HELICOPTERE

<u>Pilotes privés</u>	Georges REMY	<u>Pilotes Prof.:</u> Georges CASTELLA
	Marcel GAY	Marcel GAILLE.

LISTE DES NOUVEAUX MEDECINS-CONSEILS AGREES PAR L'OFA.

Dr Dany BOOS, 70 avenue Louis Casa ĩ, 1216 Genève
Dr Hermann BRANDT, Rond-Point Plainpalais, 1200 Genève
Dr Michel DERIAZ, 30 chemin Vert-Pré, 1200 Genève
Dr Rolf GLATT, 6 avenue de Champel, 1200 Genève
Dr A. NEBEL, 4, rue Massot, 1200 Genève.

Médecin Chef pour la Suisse:

Dr. Franz VON TAVEL, OFA, 3003 Berne. Tel: 031-61.51.53 (les mardi et vendredi après-midi).

LES PROFESSEURS AUX LONGS COURS

Moi qui pensait (ça arrive) que pour être pilote il suffisait d'avoir le courage de voler! Quelle erreur.

Je suis fier de penser (tout arrive) qu'en plus de mes 3h. 38' de vol je compte aujourd'hui plus de 30 heures de théorie.

(faut l'faire)

Eh oui! J'ai dû retourner à l'école et affronter les forts en thèmes.

Moi qui suis plutôt fort en t'aime, je n'étais pas dans mon élément. EUX nageaient comme poissons dans l'eau, pour moi c'était du poison dans l'eau trouble de mon minuscule cerveau.

Mon enthousiasme est aujourd'hui délirant.

Apprendre à l'âge où l'infarctus vous guette,

-qu'un "Mille" ça n'est pas 100 x 10 mais 1609

-que le "Noeud"

-que j'ai à mon mouchoir pour m'en souvenir peut valoir 1852 m/h, qu'il soit plat ou non,

-que lorsqu'on traite quelqu'un de "pied", c'est en fonction de l'altitude à laquelle se situe son intelligence,

-qu'avant l'heure, c'est pas l'heure, mais que de toute façon ça ne sera jamais la même que celle du "zoulou" de service,

C'est beau le savoir. J'en ai le tube pitot tout ramolli.

Ainsi donc, sachant qu'un noeud (à la coque ou non) vaut ce que je vous disais tout à l'heure, qu'une noire vaut deux blanches, en multipliant le cheval-vapeur, (par une savante règle de Troie), par le diamètre des soupapes qui ont la triste idée de ne s'ouvrir que lorsque le piston est en haut, et en divisant le résultat obtenu par le pas de l'hélice qui n'est rien d'autre qu'une constante puisque seul l'angle d'attaque varie, et en y additionnant l'altitude basée sur la pression des pneus. Vous ne trouverez jamais, au grand jamais, l'âge d'ARLETTE qui de toute façon ne vous servirait à rien pour faire votre triangle de vitesse.

PARLONS-EN DE CELUI-LA!,

à l'école primaire nous avions des problèmes de baignoires qui se vidaient chaque fois que le jardinier essayait de les remplir avec son arrosoir dont la pomme avait 18 trous.....

- l'équivalent en aviation c'est le "Triangle de vitesse".
Parce que là on ne vous laisse aucune chance, le vent souffle toujours d'un cap qui vous empêche de lire l'angle si vous ne possédez qu'un demi rapporteur, sa vitesse est en noeuds, celle de votre avion en mille, celle qu'on vous demande en Km/h.

Eh bien, moi qui croyais, hier encore, qu'à part le foehn (sèche cheveux) un vent ne soufflait jamais avec le même cap et avec la même vitesse, on m'a appris et prouvé, que si compte tenu des facteurs de base, je partais de Genève en direction de Lyon sans avoir posé la boîte de sardines de mon casse-croûte à côté de la boussole, j'avais toutes les chances d'arriver à Berne à l'heure dite, si en cours de route je retransformais grâce à un computer de poche les Km/h de mon calcul en fonction de l'unité de mon indicateur de vitesse, j'en suis tout remué, c'est beau l'instruisie!

J'ESPERE, AMIS PILOTES,

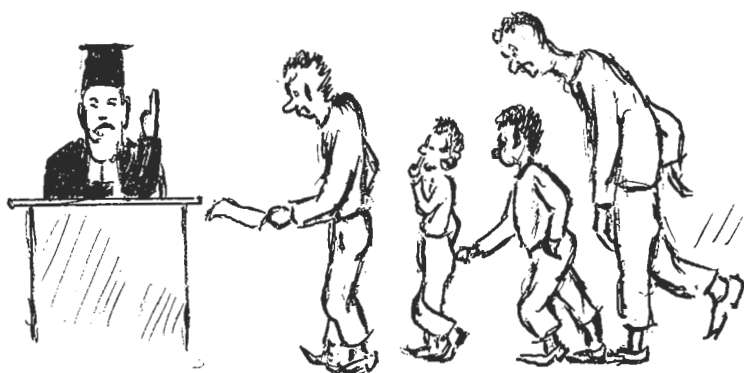
grâce à mon savoir tout nouvellement inoculé par de savants convaincus, vous avoir raffraîchi un peu la mémoire bien que n'ayant traité ici, que des problèmes généraux, je ne manquerai pas, de vous faire partager mes connaissances en reprenant dans d'autres articles chacune des matières.

Et, si vous avez un petit problème de navigation ou autre, n'hésitez pas, téléphonez-moi, je me ferais un plaisir de vous aider. C'EST TRES SIMPLE "L'AVIATION" !

CLAUDE BUDRY.

N.B. : PROCHAIN ARTICLE:

"DANS LES NUAGES"



MOT DE LA REDACTION

Nous commençons avec ce numéro la deuxième année d'existence de notre "FEUILLE VOLANTE", et nous espérons arriver chaque fois à l'améliorer encore afin que l'intérêt de son contenu soit toujours plus grand.

Nous aimerions encore remercier bien sincèrement tous ceux qui, par leurs annonces ou leur collaboration directe nous aident chaque fois à la réaliser.

Dans l'un des premiers numéros nous vous avons demandé de nous écrire pour nous communiquer vos idées et vos désirs en ce qui concerne le choix des sujets que vous aimeriez trouver dans notre petite publication. Nous devons constater qu'à part de très rares exceptions, nous n'avons eu aucune réaction ni suggestion. Nous le regrettons étant donné que nous ne savons toujours pas aujourd'hui si nous sommes dans le bon chemin. N'hésitez donc pas à nous contacter ou à nous écrire, soit pour nous demander de nous documenter sur un sujet particulier, soit (ce qui serait très agréable pour nous) pour nous transmettre un sujet qui serait le vôtre et que nous pourrions alors publier. Sans doute vous souvenez-vous que dans notre numéro 3 nous avons publié un article de Mr. E. Rieben qui traitait de "L'Aviation à Genève au Début de ce Siècle". Monsieur Rieben est à nouveau venu nous trouver dans le but de nous expliquer une invention sur laquelle il a passé de longues heures de recherche et qui a même suscité un très grand intérêt auprès d'instances officielles s'occupant plus particulièrement de recherches techniques. Il s'agit de remplacer l'hélice d'un avion par un propulseur (à ne pas confondre avec réacteur). Le système est extrêmement simple et les expériences faites ont prouvé que le rendement était presque aussi valable que celui des systèmes traditionnels. Monsieur Rieben a construit plusieurs maquettes qui fonctionnent parfaitement. Il nous prie de vous signaler qu'il serait très heureux de pouvoir expliquer son invention à toute personne parmi nous qui en exprimerait le désir. Pour cela, il vous suffit de le contacter par téléphone ou par lettre à son adresse de la rue de Lausanne.

Pour revenir au début de ces quelques lignes, nous pouvons vous assurer que la visite de Monsieur Rieben nous a fait un très grand plaisir, car, c'est elle qui nous permet dans ce bulletin de vous signaler un cas particulier touchant notre domaine et sur lequel vous pouvez sans autre vous documenter. Faites de même et nous sommes certains que l'intérêt de la "Feuille Volante" sera toujours grandissant.

Merci d'avance,

La Rédaction.

Entreprise de Peinture
et papiers-peints
Sols plastic



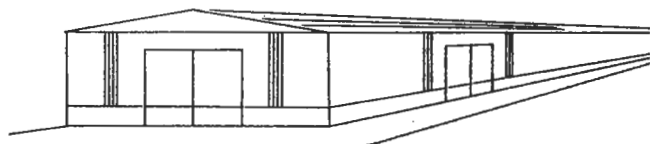
Pellissier & Cie

26, rue de Bâle - Genève
Tél. 32 41 02 ou 98 37 93

Bernard Perroud

Carrosserie

50, route du Bois-des-Frères
CHATELAINE - GENÈVE
Téléphone 45 85 20 / 29



TOLERIE - GARNISSAGE
PEINTURE INDUSTRIELLE AU FOUR

GROUPE DE VOL A MOTEUR

QUELQUES CONSEILS A TOUS LES PILOTES.

Licence échue : Interdiction au pilote de voler, même en double commande avec moniteur. Le pilote doit présenter à l'OFA une nouvelle attestation médicale et une demande pour l'établissement d'un permis spécial pour vols d'entraînement. Dès qu'il a obtenu ce permis, il peut commencer son entraînement sous la surveillance d'un moniteur et passer l'examen pratique réglementaire.

Renouvellement licence pilote privé :

- Le titulaire présentera un nouveau certificat médical. De plus, il devra prouver qu'il a fait au moins 24 heures au cours des 24 derniers mois, dont au moins 12 heures au cours des 12 derniers mois.
- Les pilotes âgés de plus de 40 ans doivent renouveler la licence tous les 12 mois et doivent avoir effectué 12 heures de vol dans les 12 derniers mois.
- Pour les pilotes totalisant plus de 700 heures de vol, le nombre d'heures de vol qui est prescrit est réduit de moitié.

Nous avons le plaisir, d'autre part de vous signaler qu'un nouveau "CHEROKEE 180" est dorénavant à votre disposition. Il s'agit du "HB-OKF".
Nous vous rappelons cependant qu'un check sur cet avion est exigé pour tous les pilotes (sans exception!).

Avions équipés pour vol de nuit "VFR".

BEAGLE PUB HB-NAK
CHEROKEE 180 HB-OKF
et l'ARROW 200 dès le mois de juin

Merci de bien vouloir prendre bonne note de ce qui précède, et

BON VOL A TOUS.

A. BORRADORI.



SCINTEX "Super-Émeraude"