

fondée
en
1966

DEVENEZ, VOUS AUSSI, UN PILOTE «TOUS TEMPS»

Notre centre de formation pour pilotes privés et professionnels vous offre la possibilité de vous hisser au niveau des pilotes les plus expérimentés et aptes aux vols sur tous les aérodromes et par n'importe quel temps.

En effet, l'accroissement, l'évolution et l'organisation de l'aviation sur les grands aérodromes exigeront dans l'avenir des pilotes instruits en IFR.

Nos instructeurs qualifiés se feront un plaisir de vous entraîner et de vous initier aux vols sans visibilité avec des bimoteurs, des turbo-propulseurs et des avions à réaction perfectionnés, afin de vous préparer minutieusement aux examens de l'office fédéral de l'air.



GENEVE/ BERN

ÉCOLE IFR



IFR
FLUGSCHULE

Cours quotidiens individuels et par classes:
Transition et écolage sur HS 125 et Learjet

IFR

L'école IFR «LES AILES» offre aux intéressés un programme varié de cours:

- Cours du jour et du soir IFR/professionnels
- Cours de formation de pilotes professionnels première classe (y compris transition technique sur jet)
- Cours de pilotes de ligne
- Cours «refresher»
- Cours préparatoires pour instructeurs pilotes privés

Demandez de plus amples renseignements à

ÉCOLE IFR «LES AILES», 81, route de Cointrin, 1215 Genève 15, Téléphone 022 34 52 56
(Kurse in deutscher Sprache in Zusammenhang mit der Flugschule Bern-Belpmoos, Tel. 031 / 54 34 11)

LA FEUILLE VOLANTE

Bulletin de l'Aéro-Club de Genève (Section genevoise de l'Aéro-Club de Suisse)

Rédaction: René Hug, case 52, 1211 Genève 28, Tél. 961394

Administration: Aéro-Club de Genève, 22, rue Etienne-Dumont, 1204 Genève, Tél. 201566

Impression: Imprimeries Réunies S.A., 1001 Lausanne

Paraît 4 fois par an – N° 27 automne 1978

ROLAND VERNET

succ. de ROBERT VERNET & FILS

AGENCE IMMOBILIERE

5, rue Jacques Balmat 1211 GENEVE 11

Tél. 21 46 22



Pour toutes vos questions d'assurances,
Louis RAYMOND de W. RAYMOND & Cie,
agents généraux de La Bâloise, est à
votre disposition.

1, place de Hollande Tél. 21.01.11

CARROSSERIE DE LA CROISÉE

TOLERIE - PEINTURE

Le spécialiste des Rolls-Royce

FASEL & GIOSSI

Route de Jussy 61
1226 Moillesulaz - Genève
Téléphone 022 / 48 62 37



Soyez dans le vent lisez

LE MENSUEL SUISSE DE L'AVIATION

Ailes romandes

Vous saurez tout sur les ailes
Demandez-le à votre kiosque
une publication des EDITIONS 24 heures

Achetez votre BMW
Neuve ou d'occasion
chez le SPÉCIALISTE

AUTO-CARREFOUR




J. BINGGELI
et
J. MUHLBACH

GENÈVE 71, rue de Lausanne - Tél. 32 71 00

charbon
bois
mazout
huile
benzine

tél. 42 01 54



DUCRET

Rue Joseph-Girard 21 Carouge / Genève

KAECH S.A.

Installation de téléphone
et de courant faible

Rue Edouard-Rod 6 Tél. 44 77 70



EDITORIAL



Deux importantes manifestations, l'une à Montricher, l'autre à Cointrin, viennent de présenter au public et aux membres des autres groupes de la section l'activité du groupe de vol à voile et celle du groupe de vol à moteur. L'occasion a été donnée à chacun d'entre nous d'aller à la découverte d'un monde que beaucoup, peut-être, ne connaissaient pas. On pouvait ainsi apercevoir, lors de ces deux journées, l'amorce d'une certaine unité, ce qui, pour nous, signifie l'appartenance à la même section de l'AéCS, celle de Genève.

C'est sur une telle notion que deux groupes, celui des parachutistes et celui des modèles réduits, reposent leurs espoirs. L'union faisant la force, nous ne serons pas trop de membres pour appuyer la demande de ces deux groupes qui désirent résoudre leurs problèmes de terrains. Ces problèmes nous concernent tous, non seulement parce qu'il est de notre devoir d'aider nos amis des autres groupes, mais aussi et surtout par notre engagement de défendre l'idée des sports aéronautiques que notre appartenance à l'Aéro-club de Suisse nous impose!

Alors que certains se demandent encore le pourquoi de l'existence de la "section" en temps que telle, c'est dans les faits que nous avons exposés ici qu'il faut le trouver, c'est un organe coordinateur dont la conception de l'Aéro-club de Genève ne saurait se passer !

Bien cordialement.

FAVRE

exclusivités «Boutique Christian Dior»

FAVRE

exclusivités «Boutique Christian Dior»



GARAGE



CITROËN

Agences

MORRIS



EXPERT MÉCANICIEN DIPL. FÉDÉRAL

une tradition de père en fils

Téléphone 74 10 40

BILLET DU PRESIDENT



Le 26 août dernier, le Groupe de Vol à Voile de Genève, en concours avec celui de la Section Vaudoise, accueillait à Montricher tous ceux qui avaient accepté de répondre à l'invitation d'une journée "Portes Ouvertes".

Pour les organisateurs, le succès dépassa les espérances.

Dans la belle lumière d'un soleil déjà automnal, ils purent montrer la longue théorie de leurs planeurs, silhouettes gracieuses et penchées dans l'herbe verte; tandis qu'au-dessus des têtes d'autres grands oiseaux blancs se jouaient des lois de la pesanteur au cours d'évolutions acrobatiques. De plus, la grande foule était venue. Il y avait, bien sûr, beaucoup de gens des environs, ignorant quasiment tout de ce sport exaltant qu'est le vol à voile, mais déjà presque prêts à lui accorder leur sympathie. Il y avait aussi des hôtes d'honneur, toujours fidèles aux rendez-vous aéronautiques. Enfin, des membres de notre Aéro-Club genevois, pratiquants du vol à moteur, du modélisme, du parachutisme, qui, donnant suite à l'appel que nous avons lancé par circulaire, avaient voulu par leur présence manifester leur attention pour l'activité des véli-voles et leurs solidarités avec eux.

Sans doute, la vérité oblige t-elle à reconnaître que certains furent déçus, à raison même de la réussite: les amateurs d'un vol d'initiation étaient trop nombreux, de manière inattendue, pour que soient satisfaits tous ceux qui avaient gagné le Jura vaudois dans cette intention.

Nos camarades vélivoles devront (ils nous l'ont d'ailleurs promis) mettre sur pied une nouvelle rencontre, destinée exclusivement aux autres membres de l'Aéro-Club de Genève cette fois-ci, pour que soit atteint le but que nous visons dans la Section, c'est-à-dire convaincre chaque membre qu'il n'existe pas de cloison entre nos différents groupes; que les adeptes d'une discipline déterminée auraient grand intérêt à connaître, voire à pratiquer les autres; et qu'enfin, dans la perspective large et lointaine qui doit être la nôtre pour défendre les sports aéronautiques chers à nos coeurs, nous avons besoin de l'union de tous, car les combats en rangs dispersés seront perdus.

Mais la journée du 26 août à Montricher devrait marquer le début d'une large série de manifestations très simples propres à attester la cohésion de l'Aéro-Club de Genève au travers de ses activités diverses. Que le Groupe de Vol à Voile soit chaleureusement remercié d'avoir ainsi donné l'exemple.


Jean-Pierre REBER

Modèles réduits

MEETING DE MODELES REDUITS A COMPESIERES =====

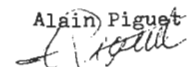
Le 2 juillet 1978, le groupe de modèles réduits organisait un meeting à Compsières.

Le temps était beau, fait bien rare cette année. Dès le matin on pouvait visiter une exposition regroupant tous les genres de modèles, du planeur à l'hélicoptère, en passant par l'avion à moteur. Etaient présents les planeurs suivants: un Pilatus B 4, LS 1, Salto d'acrobatie et différents avions à moteurs, Bucker BU 133, un Big-Lift pour le portage de planeurs, une semi-maquette du Pilatus Porter, un Piper Cherokee, quelques modèles conçus pour l'acrobatie, des biplans et bien d'autres, sans oublier un hélicoptère.

Après un repas offert à nos membres par le F.C. Compsières, notre démonstration débuta à 14 h par de nombreux vols acrobatiques effectués par des avions prévus à cet effet, puis une série de biplans prirent l'air afin de se livrer à une chasse aux ballons. Malgré les évidentes bonnes intentions, cette chasse se révéla, il faut bien l'avouer, peu fructueuse. Notons encore que, durant tout l'après-midi, les spectateurs apprécièrent les évolutions du Big-Lift (avion porteur) qui largua des planeurs, des parachutistes (modèles réduits bien sûr), ainsi que des bons donnant droit à un vol double commande.

A la fin de la démonstration, les spectateurs quittèrent le stade sains et saufs pendant que les "pilotes" heureux ou malheureux remportèrent leurs avions ou du moins ce qu'il en restait.

La soirée se termina joyeusement autour d'un verre de blanc.

Alain Piguet


La Huchette

grillades au feu de bois
ambiance agréable

**B
A
R**

RESTAURANT

Angle rue Jacques Dalphin, rue Fontanel
CAROUGE Tél. 42 22 28

Les planeurs du groupe de vol à voile de Genève (4)

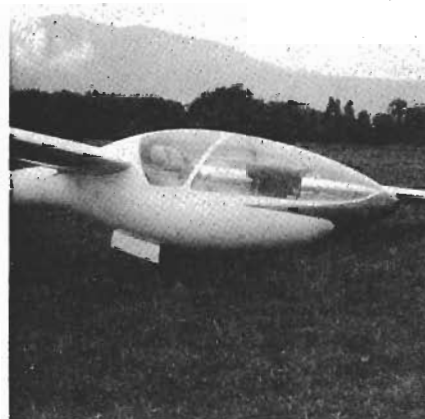
LE " DG 100 "

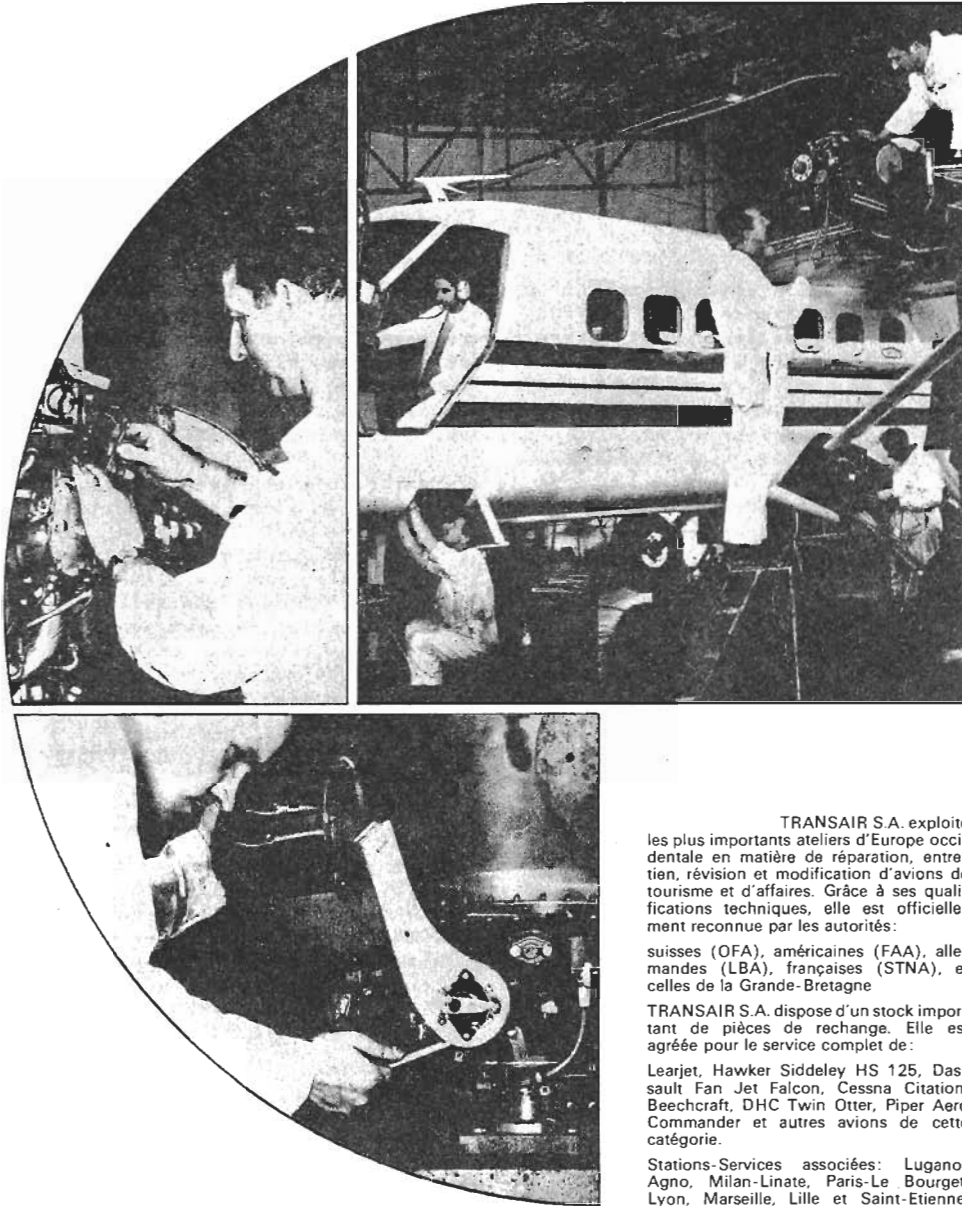


Dans le premier article de cette série consacrée aux planeurs de notre groupe, qui a paru dans la Feuille volante du mois de décembre 1974, j'ai eu le plaisir de vous présenter le premier planeur construit en matière plastique et en fibre de verre, acquis par notre club: l'ASW 15 HB-1019. Cette machine qui, dans l'intervalle, a accompli un nombre impressionnant d'heures de vol, a fait ses preuves et nous a donné entière satisfaction, à tel point que nous avons fait l'acquisition d'un deuxième exemplaire de ce type au début de cette année. Je pense qu'il est inutile de revenir ici sur l'influence décisive exercée par l'apparition des planeurs en matière plastique sur le développement du vol à voile moderne.

Si, en 1974, l'ASW 15 était incontestablement la meilleure machine de notre parc, il a dû céder cette place depuis lors à une nouvelle unité. En effet, au printemps 1977, notre flotte s'est enrichie d'un nouveau type de planeur: le "DG 100".

Cette machine de la classe "standard", fabriquée par un nouveau venu parmi les constructeurs allemands, la maison Glaser-Dirks, Flugzeugbau, Bruchsal, appartient à ce que d'aucuns désignent déjà comme la deuxième génération des planeurs en matière plastique. Cette différenciation est cependant un peu trop poussée, car en ce qui concerne les performances de vol, l'écart entre les planeurs de la classe "standard" conçus dans les années 1965 à 1968, comme c'est le cas pour l'ASW-15, et les créations qui ont vu le jour à partir de 1974, telles le DG 100, l'ASW 19, le Hornet et autre Cirrus 75, n'est pas suffisamment marqué pour justifier une classification aussi rigoureuse. La même remarque vaut par ailleurs également pour les matériaux employés et les méthodes de fabrication mises en oeuvre. La différence entre les "oldtimers" de l'ère des plastiques et les dernières créations - si l'on fait abstraction des prix "évolus" - réside plutôt dans la volonté de faire bénéficier les nouvelles constructions de qualités de vol encore meilleures et mieux équilibrées et de diverses améliorations au point de vue de la construction, de la conception, de la sécurité, etc.





TRANSAIR S.A. exploite les plus importants ateliers d'Europe occidentale en matière de réparation, entretien, révision et modification d'avions de tourisme et d'affaires. Grâce à ses qualifications techniques, elle est officiellement reconnue par les autorités:

suisses (OFA), américaines (FAA), allemandes (LBA), françaises (STNA), et celles de la Grande-Bretagne

TRANSAIR S.A. dispose d'un stock important de pièces de rechange. Elle est agréée pour le service complet de:

Learjet, Hawker Siddeley HS 125, Dassault Fan Jet Falcon, Cessna Citation, Beechcraft, DHC Twin Otter, Piper Aero Commander et autres avions de cette catégorie.

Stations-Service associées: Lugano-Agno, Milan-Linate, Paris-Le Bourget, Lyon, Marseille, Lille et Saint-Etienne.

Pour le "DG 100", on peut relever, parmi d'autres, les points suivants :

- meilleure conception de la voilure, améliorant à la fois les performances aux basses vitesses et la pénétration aux vitesses élevées;
- possibilité d'embarquer de l'eau pour alourdir le planeur, ce qui permet de varier la charge alaire entre 28 et 38 kg/m²;
- amélioration du comportement au décollage et à l'atterrissage grâce à des ailerons et à des aérofreins très efficaces;
- meilleur confort du poste de pilotage;
- amélioration de la visibilité grâce à une verrière plus grande;
- meilleure garde au sol, due à l'adoption d'une roue plus grande et d'un train plus haut, d'où manipulation au sol plus facile et atterrissage en campagne plus sûr;
- renforcement de la structure de la cellule au niveau du poste de pilotage, rendant de la sorte la protection du pilote en cas d'accident plus efficace ;
- plan horizontal surélevé en " T ";
- vitesse maximum autorisée plus élevée, etc.

Pour celui qui est intéressé par le côté technique, précisons que l'aile est une construction en sandwich, utilisant comme matériau de remplissage à la place du traditionnel bois de balsa, la mousse synthétique rigide " Conticell 60 ". Le fuselage, par contre, est une coque pure en résine synthétique et fibres de verre d'une épaisseur de 4 mm au niveau du cockpit et de 3 mm à l'arrière. Détail amusant : la construction, c'est à dire le moulage des ailes et du fuselage commence par... le vernis, sur lequel on applique par la suite les diverses couches de tissus de verre, de résine et de mousse synthétiques. Au démoulage, on obtient de la sorte des semi-coques déjà vernies qui, après assemblage par collage, ne nécessitent plus qu'un ponçage et un polissage.

Il y aurait encore bien des choses à dire sur le " DG 100 ". Bornons-nous à mentionner l'équipement des plus soignés de notre HB-1335, qui en fait un des planeurs de groupe les mieux équipés que l'on puisse rencontrer à l'heure actuelle sur nos terrains. Pour tout dire... une bien belle machine qui procure à son pilote un plaisir de vol raffiné.

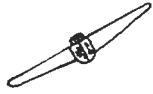
K. Schillig



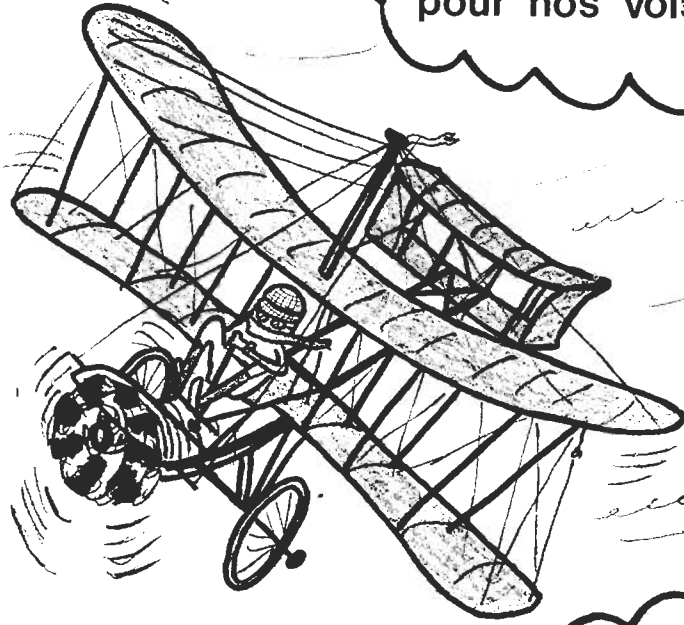
TRANSAIR
(SUISSE) SA

Aéroport de Genève-Cointrin
B. P. 315
CH-1215 Genève 15
Tél. 022 98 24 00
Telex : 22 659

GROUPE
VOL A MOTEUR



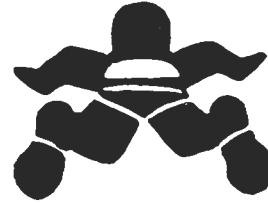
Faites de la publicité
pour nos vols de plaisance



Offrez un cadeau
original

Pensez à vos amis
et connaissances

Parachutisme



para club genève

Château d'Oex, dernier week-end d'août, du soleil et des turbulences pour une compétition qui se veut "nouveau style". En effet, un combiné "vol relatif", "précision d'atterrissage", c'est peu banal.

L'organisation, c'était le groupe parachutiste genevois, les compétiteurs, c'était: Para-clubs d'Annemasse, de Bienne, Romand, PSC Triengen, Valais et Genève. Et des "à côtés" pour fleurir la chute libre: cette année, du vol delta, des vols hélicoptères, des films et... du "chouk-ball".

Aux dires de tous, une compétition placée sous le signe de l'amitié qu'il faut reprendre... Une tradition qui risque de marquer le parachutisme européen ces prochaines années; une création des paras genevois.

Appréciée pour son cadre montagnard, sa diversité, la mentalité avec laquelle les compétiteurs l'abordent et une pointe de fierté pour des paras qui semblent imprégnés d'une force nouvelle à l'idée de participer concrètement à l'évolution du sport et à sa nouvelle dimension.

On n'avait que trop vu jusqu'ici des compétitions "P.A" qui ennuyent beaucoup par leur monotonie ou des compétitions dites trop sérieuses (c'est à dire requérant un entraînement exagéré) de vol relatif.

Un combiné des deux semble être une bonne mesure. 1978, une "P.A" gagnée par les spécialistes français et un combiné gagné par l'équipe biennoise.

Et c'est déjà parti pour l'organisation 1979... A bientôt.

A. Boder

groupe « vol à moteur »

AVIS AUX PILOTES SE RENDANT A L'ETRANGER

Prix de l'essence à l'intérieur de la Suisse : fr. 1.18 le litre

Prix de l'essence hors taxe : fr. 0.59 "

PENSEZ A VOTRE CLUB, donc à vous-mêmes !

Afin de bénéficier de cette essence hors taxe lorsque vous quittez Genève pour l'Etranger,

1. vous roulez votre avion au CAG, sans faire les pleins à la colonne du Club
2. vous vous annoncez au Handling de Transair qui fera les pleins de votre avion en leur précisant que vous vous rendez à l'Etranger et que vous payez comptant
3. vous faites votre plan de vol et autres formalités douanières
4. dès que les pleins sont effectués, vous payez directement l'essence à Transair. N'oubliez pas de rapporter votre facture au Secrétariat qui vous délivrera une quittance de remboursement en heures de vol, à votre retour

MAIS ATTENTION !

Si vous devez annuler votre vol pour des raisons météorologiques ou autres, ou reposer sur territoire suisse, l'annoncer de suite à la Douane Suisse et payer la différence.

Cependant, pour éviter des ennuis de douane et profiter de la détaxe, nous vous conseillons de faire un atterrissage à Annemasse.

Merci de votre collaboration,

POUR LE COMITE

A. Borradori

Classement du concours d'atterrissages du 27 mai 1978

1er	Charles WENGER	avec	36 points
2ème	Eugène LAKE		39 "
3ème	Mario MASSAROTTI		48 "
4ème et <u>1er élève</u>	François REY	avec	50 points
5ème	M. Ulric ZIMMERMANN	avec	55 points
5ème	M. André STUDER		55 points

groupe « vol à moteur »

PILOTES VOL A MOTEUR

PROFITEZ DE CETTE DERNIERE POSSIBILITE AVANTAGEUSE

MESURES TRANSITOIRES CVFR : 31 DECEMBRE 1978 Dead Line

Les pilotes remplissant les conditions ci-dessous :

- radiotéléphonie UIT
- 150 heures de vol, dont maximum 75 h sur planeur
- vol de navigation avec ou sans instructeur à bord
- de 560 kms minimum avec une étape d'au moins 200 kms et deux atterrissages intermédiaires. Un atterrissage doit avoir lieu à l'étranger sur un aérodrome distant de la frontière de 80 kms au moins

peuvent obtenir leur extension CVFR

de même que les pilotes BB ou B.

Nous vous conseillons vivement de faire votre demande d'extension CVFR pendant cette période transitoire. Les formules d'inscription L+A 36.13 - 7.77 sont à votre disposition au Secrétariat.

Les pilotes désirant effectuer le vol de navigation de 560 kms avec un instructeur, voudront bien s'annoncer rapidement auprès du soussigné ou de leur propre instructeur.

A. Borradori



François Rey



Le vainqueur C. Wenger

QU'EST-CE QUE L'AERO-CLUB DE GENEVE ?

L'Aéro-club de Suisse, organisation faitière des disciplines aéronautiques en Suisse, membre de la F.A.I.
Siège : Lucerne
Président : M. Jean-J. Reymond
Fédération comprenant 34 sections, dont:

L'AERO-CLUB DE GENEVE

dirigé par un Conseil

Président : Me Jean-Pierre Reber
Vice-présidents: M.M. Fred Byrde et Jean-Pierre Jobin.
Secrétaire général : M. Mario Massarotti.
Trésorier : M. Georges Buricod
Assesseurs : M.M. les présidents des quatre groupes, ainsi que M.M. Pierre-André Campiche, Bob Genillard et René Hug.

Président d'honneur :
M. Henri Golaz

Groupe de vol à moteur

Président :
M. Michel Favre

Groupe de vol à voile

Président :
M. Pierre Roth

Groupe des modélistes

Président :
M. Roland Tschanz

Groupe des parachutistes

Président :
M. André Boder



CHEROKEE TURBO ARROW III

L'avion préféré des . . . riverains! — 68,8 décibels seulement.

AEROLEASING SA
GENEVE

P.O. Box 310
1215 Genève-Aéroport
☎ 022 | 98 45 10
Télex: 23 197

PIPER
DISTRIBUTOR

VISITEZ
le Salon de l'aéronautique

à
FARNBOROUGH

du 7 au 10 sept. 1978 avec AVY VOYAGES

Fr. 530.- renseignements: AVY voyages Lausanne
(021) 204035



**«Nous
avons
la passion
des
voyages
réussis»**

VOTRE CENTRALE DE RÉSERVATION

AVY
VOYAGES

Demandez-nous conseil,
nous sommes à votre service

9 bureaux en Suisse romande

**Genève
Meyrin
Lausanne
Neuchâtel
Orbe
Sainte-Croix
Vevey
Yverdon**

**airtour
suisse**