

AÉRO-CLUB DE SUISSE



SECTION DE GENÈVE

BULLETIN



Radio Electricité

99 **AU PHARE** 66

L. & P. Balsiger

FOURNITURES GÉNÉRALES
pour l'électricité et la radio

34, rue du Stand - 3, rue des Rois
Tél. 25 53 20

4 CV. Renault la voiture qui a des AILES



Agence : **GARAGE DU MOLE**
Chemin Ferrier 57-59 - Genève
Téléphone 32 63 15

RACHETER, L'HUILLIER & CIE

FERS - FONTES - QUINCAILLERIE
OUTILLAGE

Articles de ménage

Chantepoulet 25
Tél. 32 90 28

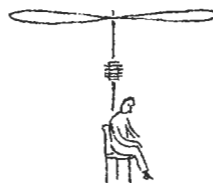
Rue des Usines 30 (Acacias)
Tél. 24 59 81

VISCO-STATIC

LES FILS DE PH. GIROD S.A.



Sommaire



Ouf ... nous y sommes ! page 2

Une bonne nouvelle pour
les pilotes privés. 3

La coin du
rouspeteur 4

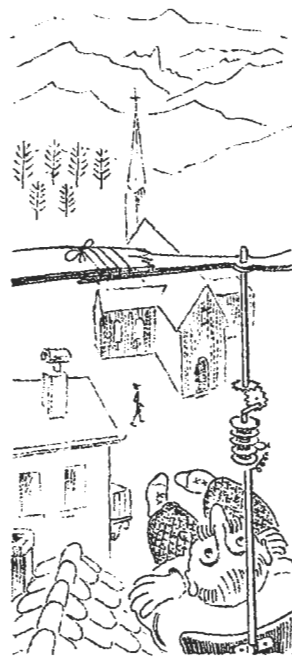
Une réponse à
M. W a l t e r 5

Le groupe "JUNIORS" 5

Le Meeting 6

Adieu à notre cama-
rade Edmond MARSENS 7

quelques nouvelles
de nos membres
et avis divers 11



UNION SUISSE
COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ASSURANCES À GENÈVE



Direction : GENÈVE, rue de la Fontaine 1

Tél. 24 72 44 — Georges A. DUPUIS, inspecteur

Ouf...nous y sommes ! C'est avec beaucoup de gratitude que j'adresse, de notre part à tous, les remerciements les plus chaleureux à toutes les personnes qui ont bien voulu insérer une annonce dans

notre BULLETIN.

Grâce à elles le financement de douze numéros est dès lors assuré. C'est magnifique !

Pour la bonne cause, notre camarade A. CORDIER et moi-même avons tous deux embrassé, provisoirement, la profession de courtier en publicité ... Je ne sais ce qu'il en pense, mais pour ma part je vouerai désormais une admiration sans borne envers ceux qui en font leur carrière. Il est en effet déjà assez ennuyeux d'avoir le sentiment de déranger quelqu'un durant ses heures de travail : s'il me fallait maintenant prospecter encore toute une clientèle inconnue, pour une cause qui ne soit pas la mienne, je ne persisterais certainement pas dans cette voie.

Que les personnes à la porte desquelles nous avons frappé veuillent bien trouver ici l'expression de toute notre reconnaissance pour leur aimable accueil ; en ceci elles nous ont permis de mener à bien la tâche que mon camarade et moi nous étions fixée.

Et maintenant ?

C'est très simple : il ne restera plus qu'à rassembler la matière de chaque numéro en temps voulu.

Croyez bien que le soussigné y apportera tous ses efforts mais sachez également qu'il n'y suffira pas seul et que pour cela il se tourne vers vous.

Déjà plusieurs d'entre vous ont bien voulu collaborer à ce petit journal et, m'appuyant sur les premiers encouragements reçus, je forme le vœux très sincère pour qu'il en soit en-

Les spécialistes du pneu
et du caoutchouc manufacturé

FLORY FRÈRES

116, rue de Carouge - Tél. 24 53 43

PNEUS toutes marques
neufs et d'occasion

Vulcanisations

●
Matelas en mousse de LATEX

Vêtements imperméables

BOTTES de pêche

Tuyaux

core ainsi.

Un premier pas est franchi, continuons! MERCI encore,

Roland VERNET



UNE BONNE NOUVELLE POUR LES PILOTES PRIVÉS

Depuis quelques mois le Contrôle Régional de Genève dispose d'un relais VHF au sommet de la Dôle. Ceci a permis d'augmenter considérablement la portée des liaisons VHF et spécialement dans la direction NW. Ainsi un pilote peut communiquer sans difficulté avec Genève depuis Dijon ou même au-delà.

L'une des fréquences, 123.7 mc/s, est spécialement destinée aux avions volant selon un plan de vol VFR (ce qui est le cas pour la plupart des avions privés). L'indicatif d'appel est "Genève Centre" et on peut obtenir

pour le moment des renseignements de vol (météo etc.). Vers la fin de l'année un gonio VHF fonctionnera également sur cette fréquence avec la même portée.

La fréquence 118.9 mc/s du Contrôle Régional de Genève a été remplacée depuis le 15 février 1955 par la fréquence 120.7. Mais cette fréquence est spécialement destinée aux avions volant selon un plan de vol IFR. La fréquence 118.9 est utilisée actuellement par le Contrôle Régional de Zurich pour les vols IFR.

W. Maeder

AÉROPORT DE GENÈVE COINTRIN

1946	1948	1950	1952	1954
71 518	181 264	217 736	282 593	403 897
passagers	passagers	passagers	passagers	passagers

LE
COIN
DU
ROUSPÉTEUR

L' A.B.C. du radio de bord

- 1 - Faites un essai de la radio avant de quitter le hangar. Si vous n'arrivez pas à la faire fonctionner, signalez-le au FIO II qui enlèvera la mention "Radio" sur votre plan de vol et en avisera la tour de contrôle.
- 2 - Ecoutez avant de parler... car beaucoup de pilotes parlent avant d'écouter et brouillent l'émission d'un autre avion. Tournez le bouton du volume à fond si c'est nécessaire.
- 3 - Utilisez les termes et les phrases consacrés.
- 4 - Ne mettez pas le micro dans votre poche, vous risquez de l'enclancher inutilement.
- 5 - Appuyez sur le bouton avant de parler et ne le lâchez pas avant d'avoir terminé votre message, sinon votre émission n'est pas complètement compréhensible.
- 6 - Quand un message est terminé, ne répétez pas "over" ou "à vous". Vous pouvez utiliser "Roger" "out" ou "Roger, de Oscar Tango" par exemple, comme le font les pilotes de lignes.
- 7 - Ne croyez pas que votre récepteur ne se dérègle pas pendant le vol. Les vibrations du moteur y contribuent largement. Contrôlez chaque fois le réglage de la station avec laquelle vous travaillez. Si des décalages trop fréquents se produisent, signalez-les au FIO II qui fera le nécessaire auprès de l'atelier.
- 8 - OBSERVEZ les 7 points ci-dessus et vous pouvez être sûr d'éliminer le 90 % des ennuis que l'on peut avoir avec une radio à bord d'un avion.

FAISANT SUITE à la question de notre camarade WALTER parue

UNE BONNE VOITURE...

UN BON CONDUCTEUR...

UN BON CARROSSIER :

A. MORET & FILS - ACACIAS

dans le dernier numéro du BULLETIN, nous avons reçu une première réponse émanant de M. A. CORDIER. Nous l'insérons ci-dessous en espérant que d'autres réponses ou avis éventuels nous parviendront ultérieurement.

REPONSE A M. WALTER

A mon humble avis, il n'y a pas d'avion qui puisse, plus ou moins qu'un autre, supporter les remous d'une grosse machine. Le meilleur remède est de ne pas se "coller" derrière. Pour les décollages, la tour de contrôle ne laisse pas partir un avion de sport avant un délai de 2 à 3 minutes après le décollage d'un avion de ligne. Vous avez peut-être dû attendre vous-même sans raison apparente de pouvoir décoller. Mais en voici une explication toute trouvée. Pour les atterrissages, c'est à vous de faire le nécessaire et de garder une distance suffisante ou un délai assez grand avant de vous présenter en finale. Si vous craignez ces turbulences, refaites un tour de terrain, car si elles vous attrapent près du sol vous ne sauverez pas grand chose, même avec la plus parfaite gymnastique. D'autres s'y sont laissés prendre avant vous.

A. Cordier

GROUPE JUNIOR

Samedi 26 février à 14 h.30 s'est ouverte la première séance du groupe. Après un bref aperçu de la théorie aéronautique, nous avons pris plusieurs décisions, et nous nous sommes organisés. A chaque séance les membres donneront à la caisse du groupe une modeste somme, et quand la caisse sera assez pleine, nous nous achèterons un livre d'aviation. Nous espérons nous monter une petite bibliothèque. Quand tout fut mis au point, les nouveaux membres reçurent leur baptême de

ET VOS SOUCIS

S'ENVOLENT AUSSI !

si vous effectuez
vos achats aux
grands magasins

Samaritaine
9, RUE DU RHONE

l'air. Nous avons déjà une partie du programme de notre prochaine séance: une petite causerie d'un pilote d'Air France, puis un membre nous parlera de l'usage de la radio dans l'aviation. Nos séances ont lieu tous les quinze jours, le samedi à 14h.30 et tous les membres de la section y sont cordialement invités pour se rendre compte de l'activité du GROUPE JUNIOR. Nous tenons à remercier ici tous les pilotes qui ont bien voulu nous piloter le 26 février, ainsi que tous ceux qui nous ont aidé à former le GROUPE JUNIOR.

René H U G

AU SUJET DU "GROUPE JUNIORS"
 nous nous permettons d'attirer **TOUT PARTICULIEREMENT L'ATTENTION DE MM. LES PILOTES** sur le fait qu'ils **NE DOIVENT PAS** proposer de prendre à leur bord ces sympathiques camarades sans s'assurer préalablement qu'ils sont bien au bénéfice d'une autorisation **E C R I T E** de leurs parents.

Le Conseil du Club, qui a pris cette question très au sérieux, a chargé monsieur Sudan de mettre au point, à ce sujet, un texte qui sera soumis prochainement à la signature des parents de nos jeunes amis. Ceci est très important pour la sauvegarde de la responsabilité du Club et de chacun de nos "membres volants".

— **L E M E E T I N G** —

Comme vous le savez, le Grand Meeting aérien, qui aura lieu cette année sous l'égide de l'AVIA et de l'Aé.C.S., section de Genève, est en voie de réalisation.

La date en a été fixée, d'accord avec la F.A.I., aux 25 et 26 juin 1955.

L'abondance des matières nous empêche de vous en parler longuement ici. Mais dans notre prochain numéro, nous vous donnerons force détails sur cette organisation qui marche bon train.

E. VOUMARD

CHRONOGRAPHES DE PRÉCISION POUR AVIATEURS
 (AVEC TOTALISATEUR DE MINUTES)

11, rue de Berne (1er étage) — GENEVE — Téléphone 32 34 58

Edmond Marsens

C'est dans la nuit du dimanche 27 février que la terrible nouvelle de la chute de notre camarade pilote Edmond MARSENS parvint, d'Allemagne, à notre président M. Bornet ainsi qu'à notre ami M. Sudan. Ce sont eux qui eurent le douloureux devoir d'informer sa famille aux premières heures de la matinée de lundi. Pour la plupart d'entre nous ce fut par la presse que nous apprîmes le triste événement.

Beaucoup d'entre nous ont connu Edmond MARSENS. Je l'avais souvent rencontré et nous étions fort bons amis quoique bien loin de nous connaître parfaitement.

Il en est souvent ainsi : peu de temps après sa mort il est devenu pour moi un être plus cher. Il a suffi de quelques évocations, de quelques récits de ses amis les plus proches pour qu'Edmond MARSENS devienne plus qu'un camarade. Je sais maintenant ce que fut son plus grand idéal et le chemin qu'il a parcouru ; nul besoin d'en savoir davantage pour lui être profondément attaché.

Notre existence ne permet pas que nous nous fassions de chaque pilote un ami intime ; il est néanmoins un élément important dans l'aviation sportive que rien ne devrait altérer, c'est le sens d'une camaraderie effective et profonde.

C'est lors d'un départ semblable que nous le réalisons le mieux.

R.V.

A la fin 1955, Edmond MARSENS m'avait remis quelques notes pour notre BULLETIN. Fidèle à son désir, je les livre à nos lecteurs.



VOITURES NEUVES		GARAGE	OCCASIONS
		GOLAZ	
		BELLEVEUE	
		SERVICE OFFICIEL CITROEN	
EXPERT MÉCANICIEN DIP. FÉDÉRAL			

Après avoir passé plus de six mois en Allemagne, c'est à mon retour à Genève que j'ai eu l'occasion de me rendre compte de l'heureuse initiative de R. VERNET en lisant le BULLETIN destiné à refléter la vie de notre club. Cette publication contribuera certainement à raffermir la camaraderie entre les membres. C'est donc avec un profond sentiment de satisfaction que je me rallie à cette idée favorable pour développer l'esprit d'équipe.

Ainsi qu'il me l'a suggéré, je profite de ces colonnes pour donner un aperçu de l'activité des pilotes suisses engagés en Allemagne. En général ils utilisent des avions tels que les Piper, Auster, Fairchild ou Cessna, avec lesquels ils accomplissent journellement un travail utile pour l'agriculture, l'industrie ou le commerce.

Différents essais de saupoudrage au moyen d'un Piper Super Cub ont eu lieu dans le courant des mois de mai et juin dans les environs de Cologne pour le compte du gouvernement de Bonn (lutte contre les hannetons). Ces essais, qui furent concluants quant à l'efficacité du traitement, se montrèrent assez délicats du point de vue pilotage (hauteur maximum de deux mètres au dessus des arbres) et certaines conditions dans lesquelles ils furent effectués n'allèrent pas sans quelques risques.

Chaque jour des vols de propagande ont lieu. Il s'agit de ballader de grandes banderolles publicitaires dans le ciel des grandes villes. Le seul point délicat est d'enlever la banderolle de terre au moyen d'une ancre fixée au bout d'une corde, celle-ci étant attachée à la sauterelle à la queue de l'appareil. A une vitesse appropriée, il faut attraper au passage une corde tendue entre deux piquets et... tirer ! Si l'opération réussit, elle se traduit instantanément par une réduction de vitesse. S'il n'y a pas de réduction de vitesse... eh bien tout est à recommencer !

On procède actuellement, à Stuttgart, à de nouveaux essais en vue d'effectuer de tels vols également de nuit, ainsi que pour mettre au point un procédé de largage de la banderolle directement en vol.

Il existe encore un procédé d'écriture avec de la fumée (Himmelschrift). Cette fumée s'obtient en volant entre 3000 et 5000 mètres à bord d'un Cessna 195 ou Norécrin, dans lequel est installé un tank contenant des sels d'ammoniac. Du mélange de ce produit avec les gaz d'échappement résulte une condensation se traduisant par une magnifique traînée blanche. Il ne reste plus qu'à écrire à l'envers, en tenant compte du vent et en effectuant des virages au pinceau. Ce genre de travail est un peu fatiguant du fait qu'il est indispensable de porter un masque à oxygène. Ces vols ne peuvent évidemment avoir lieu que par temps clair.

Les vols photographiques se font à bord de Piper Cub, Super Cub, Stinson, etc., pour obtenir des cartes postales particulièrement appréciées en Allemagne.

Quant aux vols topographiques, ils sont effectués sur bi-moteur à travers une ouverture pratiquée dans le plancher et permettant de prendre des vues verticales au moyen de puissants appareils Zeiss. Ces vols se font généralement entre 1000 et 3000 mètres au dessus du sol.

Enfin, il y a encore les vols postaux et les vols pour passagers. Chaque jour, en été, des Stinsons ou de vieux Avron-Anson relient Düsseldorf à Borkum (îles de la Frise).

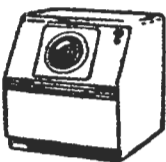
Disons encore que sur presque tous les aérodromes, on peut s'offrir un baptême de l'air.

Les Allemands ne possédant encore aucun avion, les directions d'aéroport utilisent des Fairchild et des Stinson pour le contrôle ou le montage d'appareils ILS ou autres. Munies de toutes sortes d'antennes, ces machines ont plutôt l'air de pelotes d'épingles.

En brossant ce rapide tableau de la situation aéronautique allemande, je pense faire saisir que, dans ce pays, l'activité du pilote professionnel suisse est forcément limitée et n'est peut-être pas très passionnante. Un avantage sérieux cependant : celui de pratiquer une aviation variée et surtout celui de se sentir dans son élément en volant pour ainsi dire continuellement.

Edmond MARSENS est né le 27 juillet 1929.

Il effectua ses classes dans notre canton, à la Plaine, à St.-Jean puis à Plainpalais. Dès son plus jeune âge l'avia-



BORNET S. A.
8, rue de Rive Genève

ÉLECTRICITÉ
—————
EAU — GAZ

DISTRIBUTEUR WESTINGHOUSE

<p>Restaurant - Brasserie - Bars de l'Aéroport Tél. 33 97 15</p> <p>Restauration soignée * Salles de banquets et réceptions * Vue unique sur le trafic aérien</p>	<p>Café — Restaurant — Bar du Levant Place du Port 2 Tél. 25 10 21</p> <p>Sa cuisine renommée * Le rendez-vous au centre de la ville * Salles de banquets et réceptions</p>
A. CANONICA, prop.	

tion le fascina et c'est en juillet 1949 qu'il devint membre de notre section.

Son moniteur fut M. Bratschi, sous la direction duquel il passa ses brevets I et II, respectivement en octobre 1949 et avril 1950. Le 5 juin 1951 il passa sa licence restreinte de pilote professionnel et obtint finalement son brevet de pilote professionnel le 20 avril 1952. Entre temps Edmond MARSENS obtint également les licences de vol de nuit, de virtuosité et de radio-télégraphiste de bord. Il effectua des vols de plaisance et de remorquage de planeurs. Après son apprentissage il travailla à Cointrin, à la Swissair à Zurich, et ce fut l'année dernière qu'il se rendit en Allemagne pour se livrer aux travaux dont il parle dans son article.

La dernière fois que nous eûmes le plaisir de le voir parmi nous, ce fut accompagné de sa soeur, à notre petite soirée de Noël.

Il allait rentrer en Suisse lorsque l'accident fatal survint.

La cérémonie d'ensevelissement eut lieu le 5 mars 1955. Une délégation allemande était présente parmi nous et nous entourâmes sa famille si durement éprouvée. Qu'elle veuille bien trouver encore ici notre témoignage de sympathie la plus sincère.

C'est par les paroles prononcées par notre président lors de son allocution que le BULLETIN adressera, à son tour, un dernier adieu à Edmond MARSENS :

"Edmond, cher camarade, nous saluons ta présence invisible mais certaine dans ce temple et intercédons en ta faveur pour que, selon ton rêve, en grand pilote, tu chevauches à jamais d'autres cieux plus hauts encore sur des ailes qui ne se brisent jamais."... "RECOIS SUR CETTE TERRE L'ADIEU DE TES CAMARADES".

NOUVELLES DE

NOS MEMBRES

Nous avons eu récemment des nouvelles encourageantes de l'état de santé de notre cher ami Henri GOLAZ. A lui, qui se trouve en convalescence à Montana (Pension "La Prairie") nous adressons un chaleureux message et nos vœux les meilleurs pour un très prompt rétablissement.

Nos félicitations les plus vives à notre camarade Willy SUTER qui vient d'épouser le 19 mars Melle Josée POUIGNIER. Que la joie de fonder un foyer ne l'écarte pas trop du chemin de Cointrin. Au contraire, qu'il vienne souvent en compagnie de son épouse. Il nous fera le plus grand plaisir.

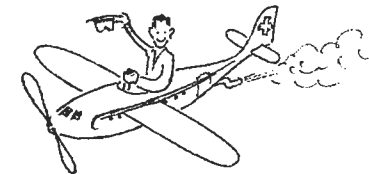
ET VOICI LES DERNIERS MEMBRES INSCRITS

MM. Hansjörg BAUMGARTNER, que nous connaissons tous,
Werner HARTMANN
Samuel MAY
François-Ch. BERNHARD
Henri CHOLLET
Giorgio GUGLIELMETTI, auteur du petit dessin qui orne
notre page de couverture,
Louis PENET.

Passons maintenant au groupe "JUNIORS" :

MM. Pierre ISOZ
Michel BARLALEY
Charly SAPIN
Edouard MOTTIER
Jean-Pierre BOSSART
Jacques KUSTER
André MERLET
Marc PLAN

MM. Jean-Claude ROTACH
Jacques SIMONIN



Lumière

Radio

Télévision

CHOISISSEZ



PHILIPS

C'EST PLUS SUR...

ROBERT VERNET & FILS

AGENCE IMMOBILIÈRE

6, rue de la Rôtisserie — GENÈVE — Téléphone 25 33 03

Nous vous informons qu'un "stamm" a été constitué. Il a lieu le MARDI dès 18 h. à la salle de restaurant du Café du Levant - Place Longemalle - rez-de-chaussée. Régulièrement plusieurs d'entre nous s'y retrouvent. Tous ceux qui le désirent sont cordialement invités.

FAVORISEZ NOS ANNONCEURS
notre BULLETIN leur doit la vie

REDACTION : R. VERNET, 6 Rôtisserie, GENEVE - Tél. 25.33.03



Grillon-Dancing

Tous les jours
THÉ-DANSANT dès 16 heures
SOIRÉE dès 21 heures



PLACE DE LA FUSTERIE



RÉVISION
ENTRETIEN
et RÉPARATION
d'avions de sport et de tourisme

PILATUS S. A.

AIR SERVICE - COINTRIN - Tél. 33 53 65

GARAGE du CHEMIN de GRANGE-CANAL

C. WOHLWEND

Téléphone 36 45 00

VHF
Radio Compas
Pilotes automatiques LEAR

Agence générale :

AÉROMNIUM

5, rue du Marché GENEVE

VOS LIVRES à la...

Librairie JEHEBER

6, rue du Vieux-Collège
Genève Tél. 24 04 43

Preus AVION - AUTO - MOTO
chez le spécialiste

« AU SUPERCONFORT »

G. BECK

38, rue du Stand - Tél. 24 00 83

Photo Schmocker

Le photographe de l'Aéroport
..... VOTRE PHOTOGRAPHE

1, rue Nicolet - Tél. 25 54 44
GENÈVE - JONCTION

MURSOL S. A.

Jean DUMONT, adm.

Papiers peints
Revêtements de sol

10bis, rue du Vieux-Collège
Téléphone 25 26 02



ALGINEX

**LE BATON QUI EFFACE LA DOULEUR
DER STIFT DER DEN SCHMERZ LINDERT**

En Piper ou en Cessna
En Fairchild ou en Bonanza
Toujours l'heure exacte tu auras
Si JEANRICHARD au bras tu as !



JEANRICHARD S.A. Fabrique de montres automatiques

Chantepoulet 1-3, GENÈVE

Fréd. Robert, adm.

Daniel JeanRichard (1665-1741) fonda l'industrie horlogère suisse