

# La Feuille Volante

AÉRO-CLUB DE GENÈVE



Section genevoise de  
l'Aéro-Club de Suisse

N° 10



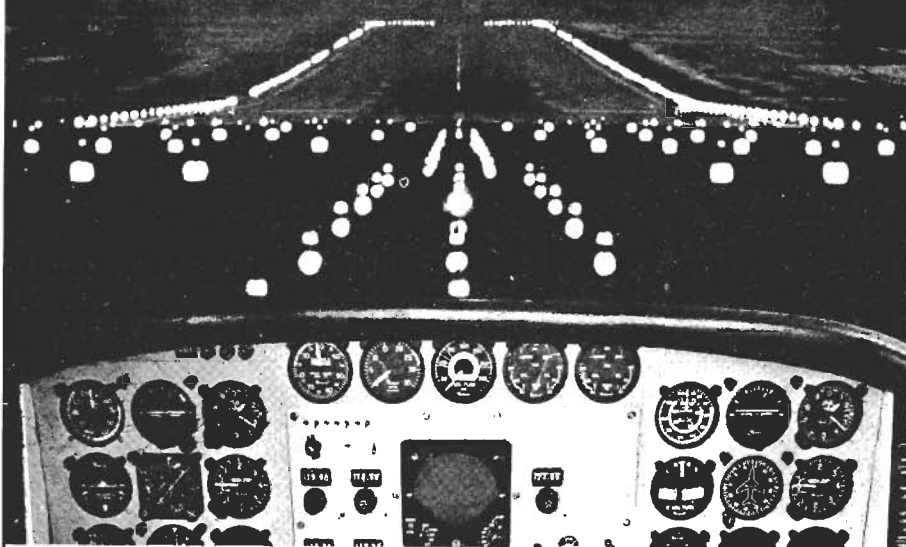
fondée  
en  
1966

## 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**

ECOLE 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

(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:** Roger-Claude Schwerzmann, 17 av. Sainte-Clotilde, 1205 Genève, Tél. 28 95 72.

**Administration:** Aéro-Club de Genève, 11 bis, rue Toepffer, 1206 Genève, Tél. 46 66 33

Paraît 4 fois par an — N° 10 - décembre 1982

**FAVRE**  
exclusivités «Boutique Christian Dior»

**FAVRE**  
exclusivités «Boutique Christian Dior»



**KAECH S.A.**

Installation de téléphone

et de courant faible

Rue Edouard-Rod 6

Tél. 44 77 70

**Batec**  
emplois 1

# TRANSAIR

Centre d'Aviation Générale — Genève-Aéroport — Tél.: (022) 98 24 00

Vente et entretien d'avions d'affaires  
et de «jets» privés.

Sales and maintenance of business  
aircraft and private jets.



Vols privés en «jet» vers le monde  
entier. Ambulances aériennes.  
Liaisons en hélicoptère.

24 heures sur 24!

General Aviation Center — Geneva-Airport — Tel.: (022) 98 44 80

Private jet flights to everywhere  
in the world. Flying ambulances.  
Helicopter connections.

On call 24 hours a day

## EXECUTIVE JET AVIATION

## éditorial



Après la belle saison et lorsque le ciel se charge de frimas, chacun fait le point sur ses activités de l'été et prépare déjà l'année suivante.

Le groupe de vol à moteur ne manque pas à cette tradition et s'efforce même par des réunions mensuelles (chaque 2e lundi dès 18 heures) d'encourager les pilotes à mieux se connaître et permettre ainsi des échanges d'idées, de points de vue, parler avec les membres du comité, les instructeurs, former d'éventuelles équipes. Le nombre croissant des participants à ces rencontres démontre clairement que c'est une nécessité pour de vrais amateurs de se fréquenter.

Le groupe qui possède un parc de machines assez important, 14 appareils, cherche à donner encore plus d'attrait par le choix en mettant à disposition des avions comme le Tampico par exemple. Les membres du comité sont aussi à l'affût d'un propriétaire qui voudrait bien louer son aéroplane.

De plus, l'enthousiasme ne manque pas. D'une part, l'on s'emploie à développer les vols de plaisance dans le but de donner une image de marque du club et par ce biais nouer de meilleures relations avec la population; d'autre part, l'on maintient le monopole de l'écolage pour l'obtention de la licence PP tout en étant ouvert à des programmes communs avec d'autres groupements ou écoles.

Comme le disait un pilote, membre du comité, l'idéal dans une association c'est de regarder ensemble dans la même direction.

Prendre position par orgueil ou intérêt n'a jamais été constructif, le Groupe de vol à moteur en sait quelque chose. Un vent de sagesse a soufflé, semble-t-il, sur les esprits et l'énergie est à nouveau concentrée sur l'intérêt commun, le maintien des acquis et la défense de l'aviation légère.

\* \* \*

La rédaction de la "Feuille volante" vous souhaite un bon hiver et de joyeuses fêtes de fin d'année.

R.-C. Schwerzmann

## BUVETTE DU CLUB-HOUSE

Ouverte les samedis  
et dimanches

C'est un devoir pour chaque  
membre de s'y rendre!

Téléphone 98 22 10

Achetez votre BMW  
Neuve ou d'occasion  
chez le SPÉCIALISTE

# AUTO - CARREFOUR



J. BINGGELI  
et  
J. MUHLEBACH

GENÈVE 71, rue de Lausanne - Tél. 32 71 80

## IMPRIMERIE NATIONALE

JEAN PETEY

32 27 12

TYPO+OFFSET

DUPLI-SERVICE

## Reuille & Cie ELECTRONIC

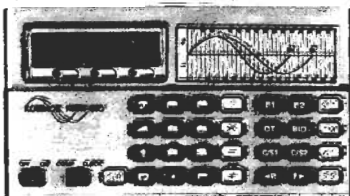
# Faites comme les pilotes de ligne!

"La Suisse applique depuis plus de 10 ans la théorie des biorythmes à ses pilotes et copilotes."  
Philippe H. Préd'homme  
(Le Livre des Biorythmes)

Pour calculer très facilement:  
Le plus étonnant des  
mini-ordinateurs

Plus petit et plus léger qu'un portefeuille, ce prodigieux ordinateur calcule vos biorythmes individuels quotidiens.

Grâce à ses indicateurs clignotants, il signale les journées "critiques, moyennement critiques et fastes". Il compare les cycles biorythmiques de deux personnes pour déterminer leur compatibilité quotidienne ou pendant toute une vie. Sert également d'horloge-calendrier, de chronomètre, de calculatrice, etc.



Nom  
Prénom  
Adresse

C.P.

Je désire recevoir  
 une documentation détaillée (sans engagement)  
sur le calculateur de biorythmes.

Grand-Montfleury 6  
1290 Versoix/Genève

**(022)55 4796**

## billet présidentiel



La fin de l'année pour beaucoup d'entreprises, de sociétés commerciales et d'associations, est l'occasion de dresser un bilan de leurs activités et de faire leurs comptes. Il est donc naturel que, suivant un usage assez répandu sinon une règle générale, nous jetions un regard en arrière sur les événements qui ont marqué l'exercice écoulé et même - pourquoi pas? - les huit années durant lesquelles un noyau permanent de l'équipe dirigeante s'est trouvé, malgré les changements affectant inévitablement des comités et conseils comme le nôtre, responsable des affaires de l'AERO-CLUB genevois.

En reprenant des mains du président Claude CLAUDET, au printemps de 1975, les destinées de la Section, en compagnie du secrétaire général et du trésorier actuels, j'écrivais, dans un premier billet de la "Feuille Volante", qu'à mon sens la Section devait être un lien de rencontre de disciplines aéronautiques différentes, un organe de défense et de représentation de celles-ci à l'extérieur, ainsi qu'un rappel vivant d'une tradition, d'une histoire sans laquelle Genève n'aurait pas connu en aviation l'importance qui est la sienne.

Sur le premier point, il me semble que, dans l'ensemble, les résultats sont assez satisfaisants.

Notre AERO-CLUB présente aujourd'hui, en effet, un large éventail de possibilités offertes au public, à la jeunesse notamment, de goûter à l'enivrant plaisir des choses de l'air. Les GROUPES DE VOL A MOTEUR, DE VOL A VOILE ET DE PARACHUTISME ont, sinon augmenté sensiblement le nombre de leurs membres respectifs, du moins amélioré la qualité de leur matériel, enrichi la gamme de leurs cours de formation, renforcé leur présence dans les compétitions, régularisé leurs activités. Quant au GROUPE DE MODELISME, il a certainement fait un pas considérable en avant, en accroissant son effectif, en apportant de la stabilité dans son organisation, en manifestant son ambition de prendre part aux concours.

Or, à ces quatre GROUPES existant déjà en 1975 se sont ajoutés celui des aérostiéristes et celui des pilotes de glaciéristes. La qualité éminemment sportive des disciplines pratiquées par les deux derniers nommés, l'esprit de camaraderie dont ils doivent s'inspirer constamment montrent à quel point notre Section genevoise demeure un Club de loisirs aéronautiques au sens le plus large et le plus élevé du terme.

Ce qui est également réjouissant, c'est que les organes dirigeants des six GROUPES ont acquis, avec le temps, une conscience plus nette de l'intérêt commun qui les unit les uns aux autres et, par conséquent, de leur solidarité.

Celle-ci s'est exprimée de façon constante lors des manifestations traditionnelles créées par nos prédécesseurs, heureusement maintenues : l'apéritif de début d'année, la soirée de l'Escalade, l'Arbre de Noël des enfants; mais aussi dans des rencontres de circonstances plus récentes, telles que les repas communs du Conseil et des Comités, les "broches" et autres "verrées" de certains vendredis soirs.

Les responsables des Comités des Groupes ont ainsi été amenés à se connaître, à s'apprécier mutuellement toujours mieux. Ils nous ont fait l'amitié de nous dire leur gratitude à ce sujet.

Pendant, que l'AERO-CLUB se soit confirmé de manière progressive dans son rôle de moyen de rencontre et d'échange de vues entre représentants de disciplines aéronautiques différentes ne nous autorise pas à proclamer une satisfaction béate. Il y a des ombres au tableau, qu'il serait néfaste de se dissimuler.

Nous les évoquerons dans le prochain billet. En attendant, je souhaite à tous de passer de joyeuses fêtes.

  
(Jean-Pierre REBER)

## **Baud & Fils** **MINIMAX**

**PROTECTION ET MATÉRIEL CONTRE L'INCENDIE**

Chemin de la Vendée 24 - 1213 Petit-Lancy 2  
Case postale 57 - Téléphone 022 / 92 18 18

# Buvette du Club-House

Lucie souhaite à tous ses amis  
et fidèles consommateurs

un Joyeux Noël  
une Bonne Année  
et une grosse bise à chacun

La buvette sera fermée du 19 décembre 1982 au 14 janvier 1983

## nouvelles de la section



- \* Les 4 et 5 septembre, le GROUPE DE PARACHUTISME de notre AERO-CLUB a mis sur pied l'organisation, à Château-d'Oex, de la Coupe alpine de parachutisme. Très belle compétition, en vérité, à laquelle l'Office du tourisme de la station a prêté son concours. Le vice-président de l'AERO-CLUB DE SUISSE, M. Fred BYRDE, ainsi que le président de la Section genevoise, furent à cette occasion les hôtes des organisateurs.
- \* Le président a également suivi le plus vif intérêt, les 11 et 12 septembre, les championnats suisses de "semi-maquettes" qui se sont déroulés à Athenaz sous la responsabilité de GROUPE DE MODELISME.
- \* Le 21 octobre, le Conseil de l'AERO-CLUB et les comités des GROUPES se sont retrouvés ensemble à l'occasion d'un repas commun servi au Club House.
- \* La Commission consultative de l'aéroport à tenu séance le 2 novembre. Notre président y assistait.
- \* Le 11 novembre, l'Assemblée générale des membres de l'AERO-CLUB a ratifié, à l'unanimité, l'admission d'un nouveau GROUPE DE PILOTES DE GLACIERS ET DE MONTAGNE. Désormais, donc, la Section compte six GROUPES voués chacun à une discipline aéronautique spécifique : le vol à moteur, le vol à voile, le modélisme, le parachutisme, l'aérostation et les atterrissages sur glaciers.
- \* La traditionnelle soirée de l'Escalade a eu lieu, le 26 novembre, à l'hôtel Ramada. Un excellent orchestre de jazz animait cette manifestation : the New Mayfair Blues Cats!
- \* Pour terminer cette brève chronique, précisons que le Conseil a siégé deux fois depuis les parutions de la Feuille Volante de septembre : les 7 septembre et 2 novembre.

**ROLAND VERNET**  
succ. de ROBERT VERNET & FILS

AGENCE IMMOBILIÈRE

5, rue Jacques Balmat - 1211 GENÈVE 11 - Tél. 21 46 22



RUDAZ ÉLECTRONIQUE

ÉTUDE, DÉVELOPPEMENT ET RÉALISATION

Electronique industrielle

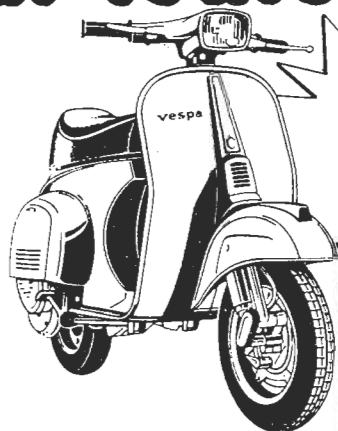
Micro-processeurs

Camac

3, rue de l'Orangerie  
1202 Genève  
Tél. (022) 34 93 72

vespa "economica.."

**Economiques!**  
**sur toute la ligne!**



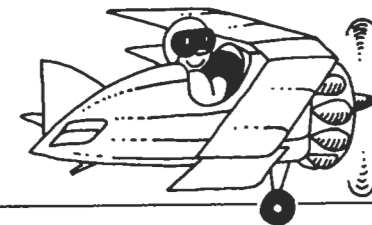
**50 SPECIAL**  
**Fr. 1965.-**

**Denis Weber**

Cycles et motos

4, place des Ormeaux  
1213 Petit-Lancy - Tél. 92 26 37

## groupe de vol à moteur



INFORMATION DE L'AÉRO-CLUB DE SUISSE

VOL A MOTEUR

### MESURES POUR DIMINUER LE BRUIT

Nous ne pouvons que recommander vivement les mesures suivantes, que nous a transmis l'instructeur Walter Steinemann, afin de diminuer le bruit. Nous vous prions d'agir en ce sens auprès de vos pilotes. Dans l'intérêt de l'aviation légère, on ne rendra jamais les pilotes assez attentifs quant aux possibilités de diminuer le bruit. Voici les conseils de Walter Steinemann :

- Lors de la première phase ascensionnelle, observer le meilleur angle selon AFM afin d'être rapidement à une altitude optimale.
- Lorsque l'avion est pourvu d'une hélice à pas variable, réduire les gaz et diminuer le nombre de tours le plus vite possible après le décollage.
- Eviter les vols ascensionnels en survolant une localité à une altitude relativement faible.
- Ne pas faire donner au moteur plus de puissance que nécessaire par rapport à la sécurité et se conformer à l'AFM ! (le bruit dépend directement du nombre de tours.)
- D'une manière générale, toujours voler aussi haut que possible. (le bruit diminue au carré de la distance.)
- Un bon pilote doit maîtriser la technique de l'approche silencieuse (low power approach) :
  - dosage dès le point d'approche, ne descendre en aucun cas au-dessous de l'altitude de volte (afin de ne pas devoir remonter en donnant beaucoup de gaz)
  - ne sortir les volets et le train d'atterrissage qu'à la fin du downwind (ce qui nécessite d'autant moins de puissance)
  - vol de base et approche finale selon un angle de chute régulier (une réduction continue de la puissance caractérise le bon pilote !)
  - pour les avions équipés d'une hélice à pas variable, le short final est encore suffisamment tôt pour passer en "high RPM".
  - se conformer strictement aux couloirs d'approche et d'envol, observer le lieu ainsi que l'altitude prescrits pour les voltes (ne déroger que pour des raisons de sécurité).

(Texte tiré de Heli-Flash 1976 publié par Aerospatiale)

### LES SENSATIONS DU PILOTE EN VSV

Quelles sont ces "fameuses sensations" qui induisent en erreur le pilote le plus expérimenté, s'il n'a pas été initié au vol sans visibilité?

Le sens de l'équilibre est donné par deux moyens de détection:

- 1) Les canaux semi-circulaires qui, de par leur anatomie, détectent grossièrement l'accélération angulaire de la tête autour de ses 3 axes:

à toute mise en virage le liquide des canaux semi-circulaires se met par inertie, en mouvement relatif par rapport à l'oreille: il stimule les crêtes ampullaires et la notion de rotation apparaît. Si ensuite le mouvement se fait à vitesse constante le liquide se déplace en même temps que le canal: la stimulation et l'impression giratoire cessent. Lorsque la rotation s'arrête ou ralentit, le liquide poursuit sa course et donne naissance à une sensation giratoire dans le sens opposé au mouvement initial: le cerveau a si bien appris, par l'association de la sensation des canaux et de la vue du monde extérieur, à transformer la détection d'accélération angulaire en impression de rotation, que les fausses sensations vont jusqu'à faire voir les images tourner autour de la tête. Une personne à qui on bande les yeux et que l'on fait tourner rapidement sur elle-même a beaucoup de mal à rester en équilibre au moment où la rotation s'arrête, même si le bandeau est enlevé à ce moment-là, et elle voit, littéralement, la pièce tourner autour d'elle.

En conclusion, les canaux semi-circulaires ne donnent d'indications valables qu'au tout début du mouvement.

- 2) Les réactions sur la peau des différents points du "polygone de sustentation", c'est-à-dire des surfaces d'appui (pieds ou fesses).

Elles indiquent, par rapport à ces surfaces, la position de la pesanteur, et en cas de mouvement, celle de la pesanteur apparente, composition de la pesanteur et des forces d'inertie.

Ces sensations permettent de ressentir, assez grossièrement, si la pesanteur apparente est dans le plan de symétrie du corps; en cas de vol rectiligne, elles permettent d'annuler l'inclinaison latérale de l'avion.

- 3) A ces deux sensations qui sont à la base du sens de l'équilibre, il en faut ajouter une troisième qui intervient en avion; c'est la sensation du facteur de charge, que l'on ressent par la sensation musculaire de l'augmentation du poids apparent des différentes parties du corps.

Mais le pilote ne sait pas si le facteur de charge qu'il ressent est dû à une ressource ou à un virage puisque, on l'a vu, il ne peut se fier aux impressions de virage données par les canaux semi-circulaires.

Si son Badin lui indique qu'il est à vitesse constante, il saura qu'il est en virage mais ne saura pas de quel côté et ses impressions seront extrêmement inconfortables; d'ailleurs il aura très peu de chance d'arriver à garder sa vitesse constante, et le facteur de charge ressenti sera la somme de l'effet de variation de vitesse et de l'effet de virage. Il lui sera donc impossible de déduire son taux de virage du facteur de charge ressenti.

### Le "vertige" du pilote

Lorsque le pilote est en vol à vue, le cerveau analyse les informations sensorielles et établit en permanence la corrélation avec les informations visuelles, qui ne peuvent que concorder. Mais les erreurs auxquelles peut conduire l'interprétation des informations sensorielles lorsque le pilote se trouve dans les nuages, conduisent à un désaccord entre les informations visuelles des instruments et les impressions pilote, et ce désaccord amène souvent au "vertige" des aviateurs: impression de malaise, d'étourdissement, "la tête qui tourne".

Le pilote qui n'a pas été entraîné au PSV croira inmanquablement ses sensations et par voie de conséquence perdra le contrôle de l'appareil. Le point fondamental de l'entraînement au PSV consiste à apprendre à faire totalement abstraction des impressions et à ne se fier qu'aux instruments: à ce moment-là, il n'y a plus de conflit entre impressions et indications des instruments; les vertiges ne se produiront pas.

## *Buvette du Club-House*

Dès le 1er novembre, la Buvette sera fermée en semaine et ouverte seulement le samedi et le dimanche de

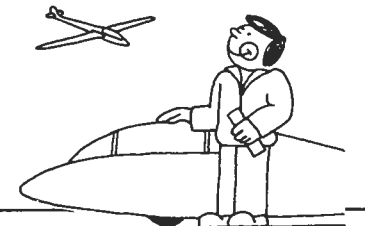
11 heures à 19 heures.

# GESTRONIC

une société unique  
par l'originalité des  
services informatiques  
qu'elle apporte

rue jacques-grosselin 25  
1227 carouge / genève  
tél. 022/42 7150 - télex 28584  
filiale: Teleprocessing Computer Centre Ltd.  
225, Bath road, Slough SL1 4AU, England

## groupe de vol à voile



"Un Oiseau Bizarre"

- couleur crème, avec des taches rouges,
- envergure aux alentours de 10 mètres,
- conformation assez robuste,
- très peu bruyant.

Il ne s'agit pas d'une espèce inconnue d'oiseau d'origine préhistorique mais du nouveau remorqueur du Groupe de Vol à Voile : le Piper "Pawnee". Le rédacteur de "Morges Actualité", frappé par sa forme trapue très peu usuelle en Suisse, l'a ainsi défini dans l'article que ce journal lui a dédié juste après son arrivée à Montricher. Dans cet article il est intéressant de noter, en plus de la remarque sur sa forme, qu'on souligne son très faible niveau de bruit, signe évident que tout effort fait afin de préserver l'ambiance est reconnu et apprécié !

Le "Pawnee" HB-PFW est le couronnement d'un long travail que le Comité du Groupe a conduit pendant plus de deux ans et demi. L'acquisition d'un autre remorqueur s'imposait mais lequel choisir et quelles priorités rechercher ? Après de longues discussions, le Comité en avait fixé trois :

- décollage court            afin d'augmenter la marge de sécurité, spécialement pendant les chaudes journées d'été lorsque le vent est nul;
- faible bruit                dans le cadre de la politique de bonne entente avec la population de la région;
- taux de montée élevé.

Sur la base de ces trois conditions, et après une longue recherche, le Comité a proposé à l'assemblée du Groupe, entre autres alternatives, le Piper "Pawnee".

# JACQUET

**Bâtiment - Génie civil - Travaux publics**  
**Parcs-Jardins - Tennis - Piscines**

RUE DES VOLANDES 23      Tél. 36 23 27  
PÉPINIÈRES: BOURDIGNY    Tél. 53 13 90  
   CRESSY            Tél. 57 10 07  
   PRESINGE        Tél. 59 17 09

Le choix du "Pawnee" pouvait paraître un peu ambitieux, surtout en tenant compte du coût et de l'inconnue liée au problème de la réduction du bruit sans nuire à la performance. L'assemblée a approuvé la proposition "Pawnee" et l'attente de l'"oiseau rare" a commencé. De temps à autre, quelques nouvelles: le "Pawnee" est arrivé ..... il a été monté ..... on commence les essais ..... il est à Gruyères pour mesurer le bruit ..... et finalement, le 29 avril, ..... le PFW se pose à Montricher, tout neuf avec son hélice quadripale.

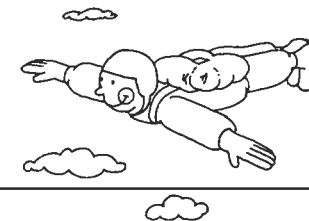
Transitions et premiers remorquages, certains avantages mais aussi quelques déceptions : il décolle dans un mouchoir, le bruit est très faible mais la montée laisse un peu à désirer. Le Comité ne se décourage pas. Les buts recherchés ont été atteints à 70%, il ne reste plus que le 30% à "bricoler". On revient à l'hélice bipale; la montée devient très intéressante mais on a perdu un peu sur le plan du bruit. On fait agrandir le pas de l'élice et la montée s'améliore encore; du côté bruit il semble qu'on ait pas souffert du tout.

Mais la fin de la saison est là et Montricher ferme ses hangars. Le travail sur le PFW n'est toutefois pas terminé. Pendant la saison, on a recueilli un bon nombre de données qui permettront de faire étudier une nouvelle hélice quadripale, moins bruyante, mais tout aussi performante que la bipale. Il se peut que, en fin de compte, on perde quelques centimètres dans le taux de montée en faveur du bruit, mais j'estime qu'il est préférable de pouvoir voler quand on veut, même si l'on doit "gaspiller" quelques petits francs pour un remorquage un peu plus long, plutôt que d'être obligé de faire des "économies" à cause d'une limitation de l'activité de vol. A vrai dire, cette possibilité semble assez peu probable mais, vu le développement de Montricher, il est souhaitable de prendre toutes les mesures nécessaires afin de maintenir une bonne entente avec la population de la région.

Gianfranco Lusso

P.S. veuillez excuser votre serviteur mais "l'oiseau" est tellement "rare" qu'il n'est pas arrivé à en obtenir un cliché acceptable. Il espère faire mieux la saison prochaine.

## groupe de parachutisme



### REFLEXIONS D'UN RECIDIVISTE SUR LA COUPE D'EUROPE DE CHATEAU D'OEX

Eh bien oui, contrairement à toute attente, j'ai pu faire la compétition.

Surprise et contentement, c'était reparti pour un autre tour de piste.

Cette fois, approche bien différente :

- moins de stress, je connaissais et je savais apprécier.
- plus de plaisir et surtout un seul but, faire une performance honorable.

Cette optique très différente m'a permis de regarder la compétition d'un oeil nouveau et de l'apprécier beaucoup mieux, ceci malgré un départ sur les chapeaux de roue.

En effet, je n'ai connu mes coéquipiers que le samedi à 12 heures, et oui, midi tapant, ça c'est une performance. On pourrait même parler de voltige sans filet, quant à midi, on se dit qu'il faut s'entraîner pour faire quand même quelque chose.

Et pourtant, on a sauté, on en voulait et on était heureux car pas si médiocre que ça ! ! !

La subtilité de cette compétition, c'est d'associer PA et relatif vitesse, combiné explosif et extrêmement sélectif bien apprécié des équipes participantes.

On a pu ainsi apprécier le talent des équipes qui sont montées sur le podium pour le relatif, sans oublier la PA et le combiné. Bravo aux vainqueurs et à tous les participants.

Il est difficile d'exprimer toutes les émotions et réflexions qu'ont succité en moi une compétition aussi intense et si rapide que celle-là ; mais en la faisant on ne la vit plus, on plane, plier-briefer-sauter et on recommence pour un nouveau tour ; une soirée fantastique en montagne, et on réembarque au petit matin déjà réveillé et nerveux, dimanche, fin de compétition suspense où l'on constate l'évidence, les meilleurs sont bien là ! nous démontrant que nous avons encore beaucoup à apprendre.

Alors, à la ville de Chateau d'Oex,

un grand merci, et à l'année prochaine.

Daniel SLOSMAN



**« AVIATION »**  
l'instrument nécessaire du pilote  
exigeant pour une navigation  
précise.

Chronographe automatique, calendrier, règle à calcul d'un computer d'aviation, pour tous les problèmes et calculs de vitesse, de consommation, de conversion, etc.

Waterresistant  
Garantie complète de 1 an

**Fr. 498.—**  
(15% de réduction aux membres de  
l'Aéro-Club).

Vente exclusive pour la Suisse romande:  
**LA CLEPSYDRE-HORLOGERIE**  
C. Constantin — 16, bd Georges-Favon  
1204 Genève — Téléphone 29 25 20

## groupe de modélisme



UN CONCOURS PAS COMME LES AUTRES  
-----

Le Groupe Modèles Réduits de l'Aéro Club de Genève remercie les Autorités qui se sont déplacées au Championnat suisse de Stand off Scale que nous avons organisé pour la première fois à Genève les 11 et 12 septembre 1982 à Laconnex - Athenaz.

C'est avec un peu d'amertume au coeur que le Président écrit ce qui suit :

Il est fort regrettable que le jugement statique des modèles se soit déroulé avec autant de partialité vis-à-vis des concurrents d'Outre Sarine et ceci de la part du chef de cette discipline, Monsieur Helmut ZIEGLER. Quand on pense que ce dernier était prévu par notre Comité d'organisation comme chef du jury et qu'il s'est imposé comme chef du jugement statique des modèles; comment voulez-vous développer cette discipline alors qu'à la tête nous avons une personne qui n'a encore rien compris et qui n'a certainement jamais construit un modèle réduit en Stand off Scale ? Le jour même du concours, M. Helmut Ziegler cherchait encore à démanteler notre organisation de juges; ce dernier désirant avoir trois juges suisse-allemands au jugement statique, ce qui n'était pas prévu par nous-mêmes. C'est après avoir insisté que nous avons eu gain de cause. Je ne veux pas épiloguer plus longuement au sujet de ce jugement car je pense qu'une seule personne, en l'occurrence Monsieur Jacques SENECHAUX, pourrait écrire un roman sur la façon dont ont été jugé ces modèles.

Par contre, nous tenons à remercier les trois juges de vol et surtout son chef, Monsieur OGGERLI accompagné de Monsieur Paul CORSENCA et Monsieur Jean-Pierre ZUPPIGER pour leur excellent jugement malgré quelques difficultés d'obtenir un concurrent lors de la dernière manche.

Malgré tout ceci, nous osons espérer que tout le monde a été satisfait de l'organisation et des différentes démonstrations du dimanche après-midi. Nous tenons à remercier le jeune CARRARD de Lausanne pour ses prestations lors du décollage de son F 16, chose pas facile à réaliser avec du public venu nombreux durant ces deux journées.

**Batec** <sup>no 1</sup>  
**emplois** GENÈVE  
LAUSANNE



**TEMPORAIRE TOUTES BRANCHES** ZÜRICH  
BERN

PLACEMENT ET RECHERCHE  
DE PERSONNEL QUALIFIÉ

EMPLOIS TEMPORAIRES  
OU FIXES

PLACEMENT ET SÉLECTION  
DE CADRES

1202 Genève  
Rue Richemont 10, téléphone (022) 31 16 19

Le Président et les organisateurs tiennent particulièrement à remercier tous les concurrents qui ont participé à ce Championnat suisse 1982. Nous remercions également tous les autres groupes de l'Aéro Club de Genève, en particulier les personnalités suivantes :

M. J.P. REBER, Président de notre section  
 M. J.P. JOBIN, Directeur technique et d'exploitation de l' aéroport et Vice-Président de notre section  
 M. D. RYTZ, Président du groupe vol à moteur  
 M. P. GUNIAT, Président du groupe vol à voile  
 Les parachutistes du groupe Para-Club qui ont effectué un saut lors de ce Championnat suisse.

Pour terminer cet article nous tenons à remercier toutes les personnes qui sont venues nombreuses pour voir et applaudir les constructeurs et pilotes de ces modèles réduits.

Le Président et le Comité d'organisation vous souhaitent de passer de bonnes fêtes de Noël et vous présentent leurs meilleurs voeux pour la Nouvelle Année.

Pour le Comité  
 Le Président

En annexe vous pouvez consulter les classements suivants :  
 Championnat suisse - Championnat régional - Classement invités.

CHAMPIONNAT SUISSE STAND OFF SCALE DES 11. ET 12. SEPTEMBRE 1982

CLASSEMENT

RANG	NOM	STATIQUE	VOL	TOTAL	MODELE		
1.	P. MULLER, Fehraltorf	1823,0	1122,0	1263,9	1137,4	3086,9	Dauntless SBD-3
2.	K. OETTIKER, Thal	1600,0	1027,4	1431,1	1157,2	3031,1	Dol Buckler 133C
3.	A. ROULIN, GMR Genève	1162,5	1576,6	1782,5	1730,7	2945,0	Albatross C1
4.	H.R. ZELLER, Thal	1743,5	1196,8	--,-	937,2	2940,3	Stampe S4C
5.	H. STEINEMANN, Schaffhouse	1317,5	889,9	--,-	1130,8	2448,3	Nieuport 17C1
6.	A. BELLI, GMR Genève	787,5	691,9	1190,2	1608,2	2395,7	Stearman-Boeing
7.	W. MAURER, Schaffhouse	1230,0	975,7	--,-	1161,6	2391,6	Cessna 310R
8.	E. ZUGER, Linth	832,5	1043,9	1282,6	1339,8	2472,3	Focke Wulf 190-D9
9.	P. DI PERI, GMR Genève	1020,0	739,2	--,-	1107,7	2427,7	Sipa S1.2
10.	B. WALCHLI, Langenthal	852,5	814,2	--,-	1204,0	2056,5	Demoise-He No.20
11.	A. CARRARD, Lausanne	277,5	1373,9	1422,3	1643,4	1920,9	Bucker M.
12.	R. BUTZBERGER, Langenthal	1040,0	794,2	--,-	--,-	1834,2	C 36 03
13.	R. PEACOCK, GMR Genève	1294,5	198,-	--,-	--,-	1492,5	Fairey Swordfish MK2
14.	B. PETTAVEL, GDV Lausanne	390,0	48,3	418,6	989,0	1379,0	Bleriot XI
15.	D. LOICHAT, Lausanne	990,0	--,-	--,-	--,-	990,0	Hurricane MK1
16.	S. RIBULOTTA, GMR Genève	537,5	--,-	--,-	--,-	537,5	Zlin 52/6
17.	P. PIFFERO, GMR Genève	90,0	--,-	--,-	--,-	90,0	Avro 50.4

ORGANISATEUR GMR GENEVE

## CLASSEMENT REGION 1

RANG	NOM	STATIQUE	VOL	TOTAL	MODELE
1.	A.ROULIN, GMR Genève	1162,5	1576,6	1730,7	Albatros C1
2.	A.BELLI, GMR Genève	787,5	691,9	1608,2	Stearman-Boeing
3.	P.DI PERI, GMR Genève	1020,0	739,2	1107,7	Sipa S12
4.	A.CARRARD, Lausanne	277,5	1373,9	1643,4	Bucker JU.
5.	R.PEACOCK, GMR Genève	1294,5	198,0	--,-	Fairey Swordfish MK2
6.	D.LOICHAT, Lausanne	990,0	--,-	--,-	Hurricane MK1
7.	S.RIBULOTTA, GMR Genève	537,5	--,-	--,-	Zlin 526
8.	P.PIFFERO, GMR Genève	90,0	--,-	--,-	Avro 504

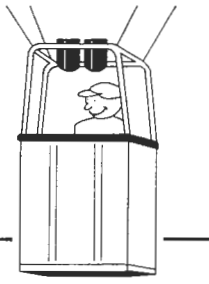
## CLASSEMENT INVITES

RANG	NOM	STATIQUE	VOL	TOTAL	MODELE
1.	J.SCIBOZ, AMC Genève	1090,0	--,-	642,4	Piper Cup PA 18
2.	PH.DUTOIT, GMR Genève	765,0	463,2	--,-	Fokker DR 1
3.	PH.BORODINE, Gien (France)	225,0	555,4	847,5	Camel F1 Sopwith
4.	A.CARRARD, Lausanne	150,0	--,-	--,-	F 16

ORGANISATEUR GMR GENEVE

groupe  
aérostatique

## LE GROUPE SE PRESENTE

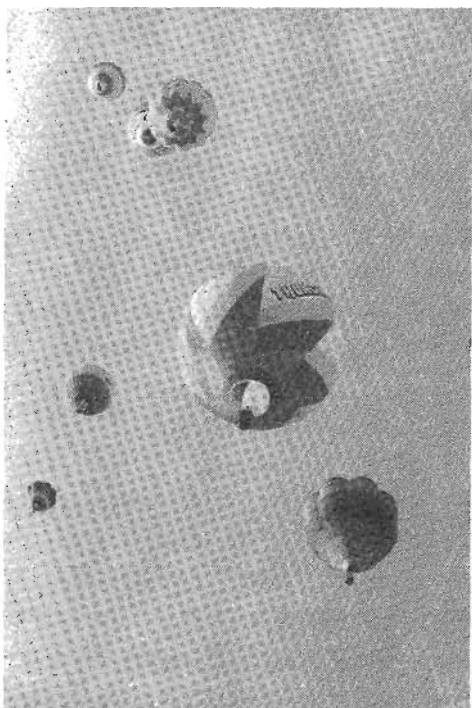


Le Groupe Aérostatique de Genève est né au mois de janvier 1982 sous l'impulsion de quelques mordus du plus léger que l'air ressentant le besoin de mettre leurs forces en commun afin de promouvoir le sport aérostatique dans la région du bout du lac.

Il compte une vingtaine de membres, dont douze pilotes, qui résident pour la plupart près de Genève, les autres venant de lieux aussi éloignés que le Pays-d'Enhaut et la Vallée de Joux. Les pilotes ont à disposition 7 ballons à air chaud (ou montgolfières) leur permettant de défier momentanément les lois de la pesanteur. Le volume de ces aérostats va de 480 m<sup>3</sup> pour le monoplace à 3'000 m<sup>3</sup> pour le plus gros.

Les activités du Groupe sont nombreuses et variées puisqu'elles couvrent aussi bien des ascensions captives pour l'animation de fêtes que des compétitions amicales ou des championnats officiels.

Bien qu'il ait été à l'origine de l'aérostation avec le premier vol humain en 1783, le ballon à air chaud a connu une très longue éclipse. En effet il a été supplanté pendant près de 2 siècles par le ballon à gaz rempli d'hydrogène ou d'hélium, les aéronautes le trouvant d'un maniement plus aisé que la montgolfière en papier chauffée au feu de paille ou de charbon! Ce n'est qu'au début des années soixantes, grâce à l'utilisation du nylon pour son enveloppe et au développement du brûleur à propane puissant et fiable, que le ballon à air chaud renaît.



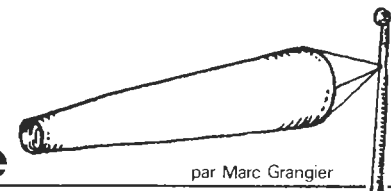
Ascension sur le Luxembourg, lors des derniers championnats d'Europe ( août 1982 )

Afin justement de commémorer l'anniversaire de cette première ascension, notre Groupe travaille depuis plusieurs mois déjà à l'organisation à Genève d'une grande fête aérostatique du bi-centenaire. Celle-ci aura lieu au mois d'avril 1983 et réunira pour trois jours une trentaine de montgolfières venant de plusieurs pays d'Europe.

L'organisation d'une telle manifestation implique un effort considérable pour une équipe aussi restreinte que la nôtre. Sur le plan technique, il s'agira d'assurer la sécurité des aéronautes malgré le voisinage inconfortable du lac et de l'aéroport. Sur le plan financier nous dépendons beaucoup des sponsors que nous recherchons activement. Alors si vous ou un de vos amis recherchez un support publicitaire pensez-y: un ballon c'est 1000 m2 de nylon et cela se voit de loin...

M. Mottier

## nouvelles de l'aviation générale



par Marc Grangier

### Nouveau Mooney à six places

Selon le constructeur américain Mooney Aircraft Corp, le nouveau programme M-30 d'avion à six places, à cabine pressurisée, se poursuit dans des conditions satisfaisantes. Les premiers essais en soufflerie ont été effectués au California Institute of Technology tandis que les travaux de R&D se poursuivent au centre de la société, à Kerrville (Texas).

Le M-30, propulsé par un moteur Avco Lycoming TSIO-540 de 360 HP, devrait voler au tout début de l'an prochain.

### On n'arrête pas le progrès...

Les ULM ou aéronefs ultra-légers motorisés se perfectionnent, comme en témoigne ce modèle d'Airmass, le Sunfire, certifié pour le vol inversé et la plupart des figures de voltige.



## Nouvel avion d'écologie ab initio

Le biplace d'entraînement Mudry CAP X a accompli son premier vol le 10 septembre. Le constructeur français insiste sur le caractère économique de l'avion, non seulement en ce qui concerne son prix d'achat mais aussi pour sa maintenance facile et sa consommation réduite (16-18 l/h).

Le CAP X est propulsé par un moteur Mudry-Buchoux M.B. 4-80 développant 80 ch à 2800 tr/mn.

Les caractéristiques et performances principales du CAP X sont les suivantes:

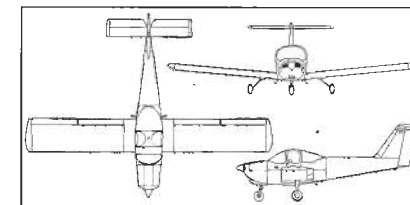
Envergure	8,40 m
Longueur	5,90 m
Hauteur	2,05 m
Surface	9 m <sup>2</sup>
Largeur fuselage	1,08 m
Masse à vide	290 kg
Masse maxi.	520 kg
Vitesse de croisière	190 km/h
Vitesse de décrochage (avec volet)	82 km/h
Facteur de charge limite	+4,4 -1,8
Rayon d'action	800 km
Catégorie U - IFR autorisé	

## Avis aux pilotes VFR tentés de voler en IFR sans en avoir les qualifications

L'Institut d'aviation de l'Université de l'Illinois a effectué récemment une étude pour savoir quelle "durée de vie" pouvait espérer un pilote, qui n'avait pas de qualification IFR, après être entré dans le mauvais temps et avoir perdu le contact visuel avec le sol. Il ressort de cette étude des faits que la plupart des instructeurs connaissent déjà, mais que beaucoup de pilotes VFR ont une certaine peine à admettre. A savoir qu'aucun des vols, effectués emprisons-nous de le souligner en simulateur, ne s'est bien terminé, tous les cobayes ayant achevé leur sortie par une vrille ou un tonneau piqué. La seule différence est la durée de "l'agonie" qui s'étala de 480 secondes à moins de 20. Le temps moyen fut de 178 secondes, ce qui est fort peu. Avis aux amateurs.



# PIPER TOMAHAWK



109 kts. / 468 NM / 562 lbs.

## L'AVION-ÉCOLE... QUI FAIT ÉCOLE!

- ECONOMIQUE: prix avantageux et frais d'exploitation réduits
- ROBUSTE: il est construit pour durer longtemps
- PERFORMANT: il prépare mieux l'élève, sans toutefois trop en exiger
- SILENCIEUX: il ménage les riverains

**AEROLEASING** SA 

Distributed in Switzerland and Liechtenstein  
by Aeroleasing, S. A., 1215, Geneva Airport, P. O. Box 310  
Phone 022/98 45 10, Telex 23 197

J.A. 1213 Onex

Retour à :  
Mario Massarotti  
Rue de Saint-Jean 58  
1203 Genève

REBER JEAN-PIERRE  
RUE TOEPFFER 11 BIS  
1206 GENEVE

211960

*notre  
succès*

*de chaque année: au soleil de la*

**FLORIDE**

A **NOEL**

**NOUVEL-AN**

16 jours dès 1980.- FS

AINSI QU'EN

**FEVRIER**

ET A **PAQUES**

10 jours dès 1990.- FS

*\* tous les voyages effectués par  
vols de ligne uniquement et  
accompagnés dès Genève !*

\* programme varié: **visites** (dont  
SEA WORLD, DISNEY WORLD et  
CAP KENNEDY) + séjour  
**balnéaire** à DAYTONA BEACH !!



© Walt Disney Productions

\* groupes limités à  
40 personnes et d'expression  
française exclusivement !

\* AU RETOUR, séjour de  
24 ou 48 h. (selon les dates) à  
**NEW YORK !**

\* plusieurs centaines de  
clients enthousiasmés

*donc, chaque année, de plus en plus demandé...*

Demandez-nous sans tarder notre magnifique brochure qui vous sera adressée gratuitement et sans engagement. Vous y trouverez, également, tous renseignements relatifs à nos fameux **VOYAGES POUR ENFANTS SEULS** que nous organisons, chaque année, durant les vacances scolaires de février, Pâques, d'été et d'octobre.



**all** travel sa  
Tél. 987722  
6, ch. de la Tourelle - 1211 Genève 19 (Pt-Saconnex)