

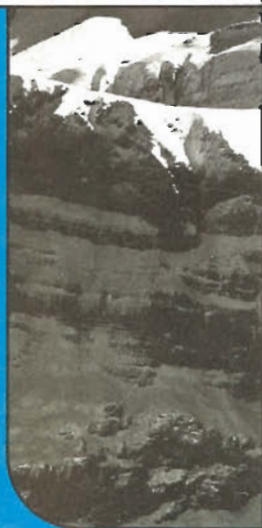
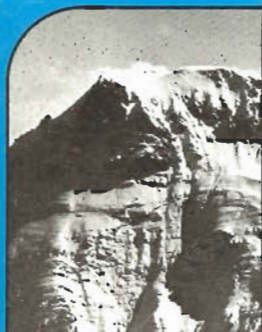
La Feuille Volante

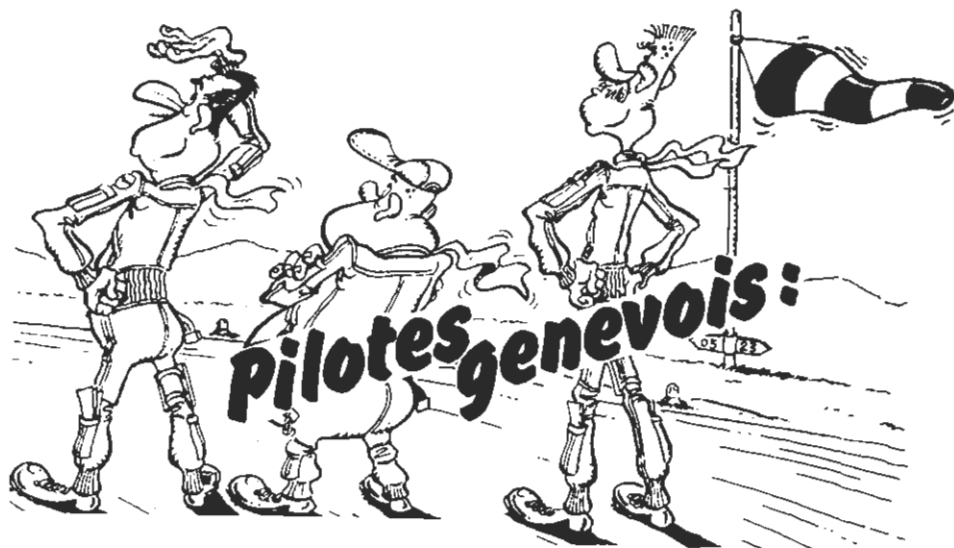
AÉRO-CLUB DE GENÈVE



Section genevoise de
l'Aéro-Club de Suisse

N° 11





De très nombreux pilotes du monde entier préfèrent Genève pour préparer leur licence IFR et bien d'autres qualifications.
A ce choix, une excellente raison :

LES AILES S.A.

Pilotes genevois, vous avez beaucoup de chance car une des écoles les plus réputées se trouve à votre porte. Réputation méritée ! **LES AILES** comptent certainement parmi les meilleurs centres de formation en Europe et aux Etats-Unis... et ils ne sont pas nombreux à un tel niveau. Les pilotes suisses — il est vrai — ne peuvent se contenter d'un enseignement moyen. Leur ambition ne se limite pas à obtenir la licence IFR une fois pour toutes, mais à la renouveler tous les ans ; ainsi

l'exigent notre topographie nationale et continentale, notre beau climat, notre sécurité... et l'OFA. Pour atteindre et garder un tel niveau, il vous faut — à vous aussi — une formation qui vous ouvre le club des *excellents* pilotes IFR. Comme des milliers d'autres, vous trouverez avec **LES AILES** un arrangement satisfaisant et vous réussirez. Nous sommes prêts à étudier votre cas pour vous aider. Téléphonnez-nous !

(022) 98 90 85



THEORIE



SIMULATEUR



VOL TURBINE



VOL MOTEUR



HELICOPTERE

A bientôt!



LES AILES S.A.
B.P. 285 CH-1215 GENÈVE 15

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° 11 - mars 1983



KAECH S.A.
Installation de téléphone
et de courant faible
Rue Edouard-Rod 6 Tél. 44 77 70

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.

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

24 heures sur 24!

On call 24 hours a day

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

EXECUTIVE JET AVIATION

éditorial



Etre dans le sud de la France en hiver avec le beau temps, profiter des avantages de cette région sans subir la cohue des estivants et les longues files d'attente, c'est magnifique.

Mais comme tout amoureux d'une activité aéronautique, j'ai ressenti au bout de quelques jours des démangeaisons familières. Semblable au papillon de nuit attiré par une lumière, je n'ai pu m'empêcher d'aller rôder autour d'un aérodrome. Là, à ma surprise, je vis qu'il y régnait une activité digne d'un dimanche de beau temps chez nous. Mon intérêt grandit quand j'appris qu'il n'y avait aucune difficulté administrative, étant en possession d'une licence PP valable accompagnée de la validation française, si l'envie me prenait de tâter de l'ULM.

Après un vol de contrôle en Cessna 150 avec un moniteur, je pris place dans un Pathfinder. Une bonne quinzaine de minutes de familiarisation et je décollais. Une sensation extraordinaire m'envahit. L'air vif, cette vue circulaire, quel plaisir. Et tout cela à une vitesse relativement lente (45 à 50 NMph.). L'appareil, contrôlable sur trois axes, se pilote aisément et le petit moteur Fuji de 32 CV répond à toutes mes attentes sans être bruyant.

C'est un peu une espèce de scooter de l'air à utiliser par vent calme.

Cette expérience, que je renouvellerai certainement, m'amène à penser que cette forme d'aviation pourrait attirer ceux qui aimeraient bien piloter, mais ne sont pas encore décidés à investir trop sur plusieurs plans.

Un nouveau brevet est en voie de création en France pour les pilotes d'avions légers. Une formation sur un Cessna 150, par exemple, d'une durée de cinq heures environ en DC, puis sur ULM monoplace avec la possibilité de voler autour du terrain d'aviation dans un rayon de 20 km. Des leçons supplémentaires accompagnées de radio-navigation permettent d'obtenir le niveau de pilotage autorisant un déplacement d'un petit aérodrome à un autre.

Serait-ce la fin de l'écolage sur monomoteur classique? Loin de moi cette idée, bien au contraire. Car ceux qui volent sur ULM et sont mordus, n'en restent pas là. Ils continuent et leur première étape n'a fait que confirmer et renforcer leur attirance pour le pilotage. C'est même un bon moyen pour leur passer le virus.

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. MÜHLBACH

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

IMPRIMERIE NATIONALE

JEAN PETEY

TYPO+OFFSET

32 27 12

DUPLI-SERVICE

Reuille & Cie ELECTRONIC

Faites comme les pilotes de ligne!

"La Swissair 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



Dans le billet présidentiel de décembre dernier, je relevais avec une vive satisfaction que notre AERO-CLUB DE GENEVE avait accompli de notables progrès, depuis quelques années, dans la tâche qu'il s'est donnée de rassembler en lui plusieurs disciplines de loisirs aéronautiques et d'offrir à ceux qui les pratiquent l'occasion de se rencontrer, de se connaître, de se communiquer mutuellement leurs expériences et de prendre conscience de leurs intérêts communs. Du reste, en mentionnant à titre d'exemples une série de circonstances, devenues traditionnelles, où cette ambition a été manifestement réalisée, j'avais omis de rappeler la place importante occupée par le Club House, si chaud par son décor, si animé les samedis et les dimanches.

J'évoquais cependant aussi, dans mon article précédent, les résultats plus décevants atteints à d'autres égards, en particulier quand il s'est agi de faire de l'AERO-CLUB un organe de défense et de représentation de nos activités à l'extérieur.


De ce point de vue, les modifications statutaires par lesquelles, il y a un peu plus de vingt ans, on a consacré définitivement l'autonomie juridique de chaque discipline en constituant pour chacune d'elle un "groupe" doté de la personnalité morale, ont érigé des obstacles nouveaux. Sans doute la conduite des affaires exigée par la technicité propre à chaque discipline, la gestion administrative et le besoin de clarifier les questions financières y ont-elles largement gagné. Mais la politique d'ensemble s'en est trouvée affaiblie.

Je m'en voudrais de mettre en cause ici les présidents et même certains des membres des Comités de nos six Groupes : leur intelligence des questions capitales qui sont en jeu, leur souci des responsabilités qu'ils assument leur ont fait comprendre avec le temps combien il serait important de faire de l'AERO-CLUB en tant que tel, tous groupes confondus, un corps vigoureux et formant une seule pièce, vu de l'extérieur. Mais la majorité, hélas ! n'a pas ce regard élevé, capable d'embrasser l'exacte perspective des choses. La plupart de nos adhérents ignorent jusqu'à l'existence d'une organisation faîte au-dessus de celle du Groupe où ils se livrent à leur passe-temps favori; beaucoup continuent à se distancer ostensiblement de notre Club House, comme si eux et "La Section", c'étaient deux réalités complètement étrangères l'une à l'autre; certains ne veulent pas, de propos délibéré, apporter leur soutien à des

manifestations que j'appellerais "de démonstration générale", à l'instar de la commémoration de l'Escalade, car ils ne voient pas que, plus le nombre de participants à de telles manifestations sera grand et plus imposante sera l'image des adeptes des loisirs aéronautiques aux yeux des personnalités invitées. Tel Groupe oublie, dans la mention de son nom, d'indiquer qu'il fait partie de l'AERO-CLUB DE GENEVE; tel autre, quand il s'exprime par la voix de son secrétariat, fait au contraire comme s'il était cet AERO-CLUB à lui tout seul. Tel encore entreprend des démarches auprès d'autorités dont il sollicite la bienveillance sans s'assurer au préalable s'il ne serait pas opportun de faire présenter et engager son intervention par le Conseil de la Section au nom de l'AERO-CLUB tout entier, en vue de donner plus de poids à cette action.

Je ne dénonce pas ces insuffisances ou ces erreurs pour blâmer des comportements individuels; je les mets en lumière dans l'espoir qu'on les abandonnera. Amateurs de loisirs aéronautiques, mes frères, nous sommes aujourd'hui sérieusement menacés : une association qui se dit protectrice de l'environnement montre de plus en plus de virulence à l'encontre du bruit émis par les avions, surtout les petits; ça et là, des procédures d'opposition sont ouvertes contre des décisions de renouvellement de concessions d'aérodromes; les pouvoirs fédéraux n'affichent que dédain pour la requête formulée par les milieux de l'aviation légère afin que soit répartie équitablement la surtaxe sur les carburants entre les utilisateurs-payeurs, notamment qu'elle soit aussi et partiellement employée à des dépenses d'infrastructures, à des mesures de sécurité aérienne et de protection de l'environnement, au lieu d'être uniformément affectée au compte routier.

De toute évidence, le danger que nous soyons muselés et paralysés est devenu réel. Il faut y faire face désormais, en affirmant notre identité et notre volonté. C'est pourquoi, quoi que nous entreprenions dans le domaine local ou régional qui puisse intéresser des tiers - autorités, moyens de communication, public -, il importe que ceux-ci discernent et comprennent que c'est l'AERO-CLUB DE GENEVE qui agit et, par lui, l'une des Sections de l'AERO-CLUB DE SUISSE. Les initiatives dispersées, émanant de groupuscules dont le profane ne parvient pas à discerner la filiation ou la référence, seront désormais condamnées à l'échec.


(Jean-Pierre REBER)

nouvelles de la section



- * Le 18 décembre 1982, le Père Noël a fait une visite aux enfants dans les locaux du Club House. De très mauvaises conditions atmosphériques l'ont empêché de descendre directement et vraiment du ciel, en parachute, comme nous l'avions espéré. Il s'est contenté, fort prudemment, d'apparaître à ses petits protégés en sortant d'un petit monomoteur qui roulait sur le tarmac !
- * L'apéritif de début d'année, le 13 janvier, a bénéficié d'une participation exceptionnelle par la qualité et la quantité. Y assistaient notamment le président du Conseil d'Etat, le secrétaire du Service des Sports de la Ville de Genève, le président de la Commission du Sport-Toto, le directeur général et le directeur d'exploitation de l'Aéroport, le directeur des Services de la Sécurité aérienne et le chef de la Tour de Contrôle, un délégué du Service du trafic, des représentants des compagnies travaillant pour l'aviation légère, quatre membres d'honneur, les présidents des six Groupes et un bon nombre de membres des différents Comités.
- * Le 12 février, à Lucerne, s'est tenue la Conférence des présidents de l'Aéro-Club de Suisse. Ils ont reçu des informations sur les mesures que l'organisation faïtière nationale entend proposer dans un proche avenir, afin de contribuer à la diminution du bruit causé par les avions. Mais ils ont également exprimé l'opinion qu'il importe désormais d'opposer de plus en plus fermement un front commun à tous ceux dont l'action tend plus ou moins ouvertement à l'annihilation des loisirs aéronautiques. Le président de l'AERO-CLUB DE GENEVE a pris part à cette rencontre.
- * A part cela, le Conseil de la Section a siégé le 7 décembre 1982 et le 1er février 1983.

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

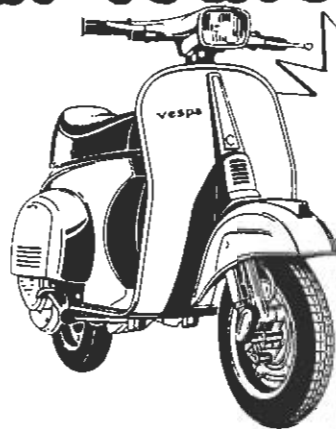
Camac

3, rue de l'Orangerie

1202 Genève

Tél. (022) 34 93 72

vespa "economie."
Economiques!
sur toute la ligne!



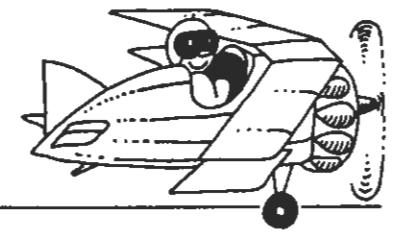
50 SPECIAL
Fr. 1965.-

Denis Weber

Concessionnaire

1, place des Ormesaux
1213 Pully-Lancy - Tél. 82.26.37

groupe de vol à moteur



AÉRO-CLUB DE GENÈVE
Groupe Vol à Moteur

DERNIÈRES NOUVELLES

1. TAXES D'ATTERRISSAGES A ANNEMASSE ET ANNECY

L'issue de la consultation populaire fin février sur les taxes carburant ne faisant pratiquement pas de doutes, et afin d'encourager l'emploi d'essence hors taxe sur nos avions, le Comité a décidé d'introduire avec effet immédiat la nouveauté suivante :

- tout pilote faisant le plein d'essence hors taxe à Genève, se voit offrir la taxe d'atterrissage sur les aérodromes d'Annemasse et d'Annecy. (annoncer simplement au bureau de piste "facturation Aéro-Club de Genève" où la liste de nos avions est déposée).
- Nous vous rappelons que nous avons un compte "Essence" chez Transair et que, hormis le fait que nous ayons un contrôle strict, la procédure est grandement simplifiée.

2. RESERVATIONS D'AVIONS

Un rappel : En cas de réservation d'un avion pour une journée entière ou davantage, il sera facturé 90 minutes de vol par jour.

3. PILOTES - ELEVES-PILOTES

La saison aéronautique va débiter très prochainement, contrôlez la date de validité de votre licence ou carte d'élève et prenez rendez-vous suffisamment tôt chez votre médecin (vous pouvez passer votre visite 45 jours avant la date d'échéance).

Médecins conseils agréés par l'OFA :

Docteur Dany Boos Tél. 98.55.01

Docteur Michel Deriaz 47.62.66

Docteur Curzio Gnocchi ~~49.00.50~~

Docteur Rolf Glatt (licence FFA) 46.05.41

Docteur Otto Ritter (licence PP), Nyon 61.43.40

A. Borradori

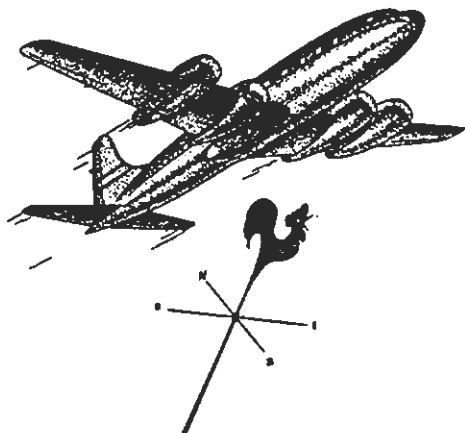
Sécurité. - L'orage reste un phénomène dangereux

Le 25 octobre dernier, en descente de jour vers Tripoli, radar météo hors service, un avion DC-8 est entré dans une couche d'altostratus au niveau 220. Vers le niveau 190, l'appareil subit une forte turbulence accompagnée de grêle. Les variomètres indiquent des variations de plus 4000 pieds par minute à moins 4000 pieds par minute. Le phénomène n'a duré qu'une minute mais les glaces extérieures des trois pare-brise avant sont endommagées, ce qui n'a cependant pas empêché l'exécution d'un atterrissage normal. Au parking, les dégâts structuraux suivants ont été observés:

- bords d'attaque des ailes et de la dérive martelés et perforés (un trou d'une dizaine de centimètres sur le bord d'attaque gauche et sur la dérive);
- trois pare-brise avant endommagés;
- radôme radar martelé et perforé, et cloison séparative radar/soute conditionnement d'air endommagée;
- porte de visite des compresseurs cabine n° 3 et n° 4 arrachée;
- capotage et cône d'entrée des quatre réacteurs martelés;
- feux de route cassés;
- nombreux rivets sautés sur renfort supérieur avant de la porte II.

Ils sont tels que la remise en vol de l'avion pose des problèmes. Ils confirment aussi que l'orage reste bien un phénomène dangereux pour l'aviation.

Texte paru dans "Aviation International" n° 843 - fév. 1983.



Chers amis et membres du Groupe,

J'ai le plaisir de constater que vous avez tous fait un gros effort pour vos paiements durant l'année 1982. Cet effort nous permet d'éviter des frais inutiles, je vous en suis reconnaissant.

Cependant, je me permets de vous rappeler que selon le règlement de notre Club, les heures de vol doivent être réglées d'avance.

Ainsi la transmission des factures vertes que vous recevez ne devrait être pour vous que l'occasion de contrôler votre situation et celle de prévoir l'investissement nécessaire pour la continuation de votre activité aéronautique.

C'est pourquoi nous vous présentons ici un tableau de contrôle que l'un de nos membres, Denis WEBER, utilise depuis plusieurs années à satisfaction; peut-être pourriez-vous vous astreindre à en utiliser un semblable, tenu à jour vol après vol, ce qui éviterait de découvrir un beau matin l'ampleur de votre dette matérialisée par une facture verte portant la mention : "Solde en notre faveur..."

Merci de vos efforts et bon vol.

Votre Trésorier

Mois: Année: Prix avec contribution Prix sans contribution

Date	Type avion	Immatriculation	Nature du vol	Durée	Prix minute Solo	Prix minute DC	Je dois Débit	Je paie Crédit + acompte	Solde	

groupe de vol à voile



Les planeurs du groupe de Vol à Voile (6)

Dans le dernier article de cette série, nous avons évoqué le Ka 6, la création la plus connue du célèbre constructeur Rudolf Kaiser et des non moins célèbres ateliers d'Alexandre Schleicher. Rappelons simplement que ce planeur, dès son apparition et jusque vers la fin des années 60, jouait un rôle éminent dans le développement fulgurant du vol à voile de performance et de compétition qui a marqué cette époque. Le Ka 6 fut conçu dès le début comme machine de performance et non comme planeur d'entraînement comme pourraient le croire les jeunes pilotes d'aujourd'hui, habitués à voir évoluer les machines en plastique.

L'essor prodigieux qu'a connu le vol à voile dans les années 50 en Allemagne (après la levée des restrictions frappant les activités aéronautiques, décrétées par les vainqueurs de la deuxième guerre mondiale) mais aussi dans de nombreux autres pays, faisait sentir le besoin de pouvoir disposer d'un planeur simple mais moderne, conçu essentiellement pour l'entraînement des pilotes débutants. Rudolf Kaiser, en créant le Ka 8 contribua de manière décisive à la solution de ce problème.

Ce planeur monoplace de 15 m d'envergure - désigné Ka 8 B dans la version de série - n'est en somme rien d'autre qu'un Ka 6 simplifié. Cette simplification se manifeste tout d'abord dans le mode de construction du fuselage. La structure en semi-coque de bois contre-plaqué du Ka 6 est remplacée par une construction en tubes d'acier entoilés, d'en rendement aérodynamique certes moins évident mais en revanche plus robuste, plus facile à entretenir et à réparer, en un mot, mieux adaptée aux dures contraintes du service de vol d'écologie et d'entraînement. Sa roue fixe, située près du centre de gravité rend le planeur très maniable au sol. Au niveau de l'aile, la simplification ne réside pas dans le mode de construction qui est sensiblement le même que celui adopté pour le Ka 6, mais dans la surface alaire plus grande, d'où une charge alaire moins élevée, et dans le choix d'un profil éprouvé du type dit "normal" c'est-à-dire non laminaire (G8 533). Nul besoin de préciser qu'une telle configuration aérodynamique convient particulièrement bien à une machine destinée à l'entraînement des débutants; elle rend le pilotage facile et sûr. Notons qu'en dépit de ces simplifications la finesse du Ka 8 B atteint le chiffre de 27, ce qui est tout à fait convenable.

A part l'adoption du fameux "capot suisse" de dimensions plus généreuses que la petite bulle de plexi d'origine, le Ka 8 B n'a guère subi de modification méritant d'être signalée durant toute la période de sa fabrication. C'est ainsi que le siège des derniers modèles est toujours aussi dur et dépourvu de confort que celui du premier exemplaire. Mais trêve de plaisanterie, nonobstant ce côté spartiate, ce fut vraiment le planeur d'entraînement que tout le monde attendait et, à son tour, il connut le succès total. Le nombre d'exemplaires produits par les seuls ateliers Schleicher - sans compter les nombreux exemplaires construits sous licence - dépasse largement le millier; à l'instar du Ka 6 il fut exporté dans le monde entier. En Suisse également, il fut adopté par de nombreux groupes et écoles et l'on ne risque guère de se tromper en affirmant que bon nombre de pilotes actuellement en activité ont fait leurs premières armes sur cette machine. Et ce n'est pas fini. En effet, en consultant le registre d'immatriculation publié par l'OFA, on constate que 64 Ka 8 B sont encore exploités par 37 groupes et écoles (1.1.82).

Décidément, R. Kaiser fut "le constructeur" des années 50. Non seulement il battait tous les records de vente avec ses Ka 6 et 8 mais, de surcroît, il se payait le luxe de concevoir un des biplaces d'écologie des plus répandus, sinon le plus répandu, de l'époque; j'ai nommé le Rhönlerche. En effet, plus de 500 exemplaires de ce planeur furent construits. Basé sur les mêmes principes de construction que le Ka 8 B, soit un fuselage en butes d'acier entoilé d'une robustesse à toute épreuve, une roue fixe placée assez en arrière, un profil aux caractéristiques éprouvées et d'un comportement sain (G8 533), les inévitables sièges à caractère "sportif" etc., il est vraiment conçu pour son rôle d'avion d'écologie de base. Son envergure réduite à 13 mètres et son poids à vide "dérisoire" de 220 kg font de lui certainement le biplace le plus maniable au sol. En présence de tant de qualités on lui pardonne volontiers sa finesse du genre "fer à repasser", estimée (par des optimistes) à 19 points. Cette caractéristique lui a d'ailleurs valu le sobriquet de "Rhönstein".

Dans notre pays, ce planeur a également connu une très belle carrière ... qui est d'ailleurs loin d'être terminée. Malgré l'avènement de machines plus performantes, plus belles et plus confortables mais ... hélas, aussi beaucoup plus lourdes, plus difficiles à voler et surtout beaucoup plus onéreuses, 33 Rhönlerche sont encore en service auprès de 21 groupes et écoles (1.1.82).

Permettez-moi maintenant, pour terminer cette brève évocation, de retracer la vie et la carrière du Rhönlerche de notre groupe :

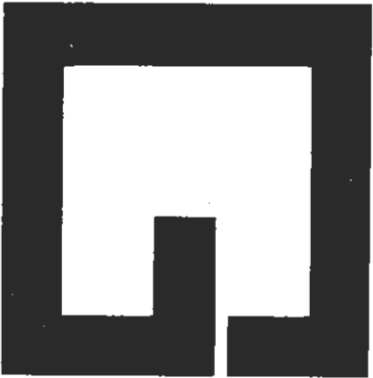
Construit en 1956 par les ateliers d'Alexandre Schleicher, il porte le numéro de série 230. Arrivé en Suisse en mai 1957, il reçoit la bénédiction officielle de l'OFA en date du 15.5.1957. Depuis ce jour il répond au nom - ô combien poétique - de Hotel-Bravo 592. Son premier propriétaire, le groupe de vol à voile "Thermik" de Bâle, l'utilisa jusqu'au mois de mars 1963 avant de le céder au "Segelfluggruppe Churfürsten" opérant dans le canton de Glaris. Etat du compteur : 338 heures de vol et 2863 départs. Sa carrière se poursuivit dans le pays du "Schabzieger" jusqu'en septembre 1971 avant qu'il ne devienne propriété du groupe de vol à voile de Genève. Au moment de quitter la Suisse alémanique pour s'installer de manière durable à Montricher (était-ce l'odeur du Schabzieger qui ne lui convenait plus ?) il pouvait faire état de 996 heures et 27 minutes de vol (quelle précision) et de 7494 départs. Au sein de notre groupe cette belle carrière s'est poursuivie sans désespérer, tant et si bien que ce cher Rhönlerche a pu terminer la saison 1982 sur un total impressionnant de 121 heures et 46 minutes de vol et de 590 départs. Chiffres assez étonnants, n'est-il pas vrai ?

Il tombe sous le sens qu'une telle activité n'a pu se dérouler sans laisser de traces : usure normale, des égratignures par-ci par-là et quelques petites casses. Rien d'étonnant, dès lors, que le dossier technique foisonne d'une multitude de rapports de travail témoignant de nombreuses réparations et révisions menées à bien.

Je n'ai pas eu le courage d'éplucher les rapports d'activité et les statistiques de notre groupe pour savoir combien de pilotes ont appris "le métier" sur ce planeur, mais sans aucun doute doit-il s'agir d'un nombre important. Combien de temps verra-t-on encore ce brave HB-592 décrire ses plus ou moins élégantes spirales au dessus du terrain de Montricher ? Bien malin celui qui saurait répondre à cette question. Bornons-nous donc à souhaiter à notre Rhönlerche "bonne continuation" pour une belle et fructueuse fin de carrière.

K. Schillig

GESTRONIC



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

rue jacques-grosselin 25
1227 carouge / genève
tél. 022/427150 - télex 28584
filiale: Teleprocessing Computer Centre Ltd.
225, Bath road, Slough SL1 4AU, England


Mobilière Suisse
Société d'assurances

Agence générale de Genève

René MAGNIN
Agent général
1, rue de la Cité
1204 Genève
Tél. 21 85 55

...l'assurance d'être bien assuré

Pierre VINCENT, collaborateur - Téléphone 46 15 40
Membre de l'Aéro-Club depuis plus de vingt ans
Membre de l'Assurance — Pool Suisse Aviation

Responsabilité civile - Casco - Accident occupants:

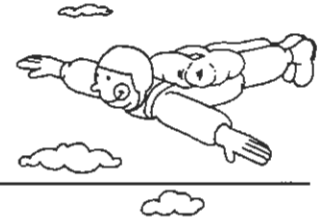
Jet	Hélicoptère	Ballon à air chaud
Avion à hélice	Planeur	Planeur de pente
Motoplaneur	Ballon	Modèle réduit

A votre service pour toutes vos assurances

et en collaboration avec la

Rentenanstalt 

groupe de parachutisme



SOSSKI 1.1.83

Pour le réveillon ils n'avaient pas fait la fête jusqu'à 5 h du matin et ils avaient eu raison, ce qui les attendait le 1er janvier exigeait tout de même quelques heures de sommeil !

Voici le programme : un saut à environ 5.000 m (sur mer) sur le Théodule (le glacier au-dessus de Zermatt), une demi-journée de ski sur ce même Théodule, un 2ème saut à 4.000 m au-dessus de Sion.

Les jours derniers, lorsque le vent en haute montagne le permettait, des sauts sur le Théodule avaient déjà eu lieu. Mais associer saut et ski sur le glacier, ça c'était encore plus fantastique !

Ils en parlaient depuis quelques jours, avaient demandé au pilote et à Maurice si cela était faisable et la réponse avait été affirmative.

Le 1er janvier arrive et les conditions sont parfaites : ciel bleu, pas un souffle d'air, bref c'est le moment d'y aller.

Mais, si en théorie tout paraît très simple, en pratique ça l'est beaucoup moins !

En effet, pour pratiquer deux sports comme le ski et le parachutisme, il faut deux équipements tout à fait différents et très encombrants. Cela signifie qu'il faut absolument arriver à placer dans le Porter 7 paires de ski, 7 paires de bâtons, 7 paires de chaussures, (et ce ne sont pas des baskets), des anoraks, des bonnets, des lunettes, etc...

Avec l'aide de Peter, le pilote, ils entassent tout ce matériel dans le Porter. Les skis et les bâtons sont fixés contre le petit banc, les souliers sont coincés dans chaque espace encore inoccupé, le gros sac avec les objets divers servira de siège au fond de la carlingue. Et en plus, il y a même encore de la place pour les 7 paras et Maurice, le largueur !

Certains sont assis sur la pointe d'un bâton, d'autres sur une boucle de soulier ou sur les genoux d'un copain, mais personne ne reste dehors !

Arrivés sur le glacier, nous sautons à une altitude de 1.600 m environ sur neige.

Petite parenthèse pour dire qu'un saut sur neige est naturellement superbe mais aussi assez étrange. En effet, contrairement à un saut sur terrain, on ne voit pas le sol se rapprocher, et l'on a même l'impression que, le contact avec la neige devant être si doux, l'ouverture du parachute n'est pas indispensable !

Les 7 ouvrent, se baladent voile ouverte en face du Cervin, et essaient de se poser le plus près possible du lieu de pliage. Pour ceux qui dûrent marcher, ce fut moins drôle, car avancer dans la neige à plus de 3.000 m, c'est très très essoufflant !

Pour le pliage sur neige et à basse température, un conseil : gardez vos gants même si vous détestez plier les mains gantées, en effet le moindre contact des doigts avec la neige provoque chez ces derniers une paralysie immédiate !

Ce n'est pas le meilleur pliage de leur carrière, mais tout le monde sait qu'un parachute pas très bien plié s'ouvre mieux qu'un parachute très bien plié !

Le pliage terminé, ils entassent le matériel de saut dans la baraque du passeur d'assiettes et enfilent leur équipement de ski que le Porter, ayant atterri sur le Théodule, leur avait déposé à proximité.

Ensuite, quelques descentes sur les magnifiques boulevards (sans herbe et sans cailloux) du glacier, mais par une fricasse presque insoutenable, surtout lors de la dernière descente !

En ce qui concerne le forfait de ski, eh bien, puisqu'ils sont descendus du ciel, ils n'en possèdent pas ! Certains employés les laissent monter sans payer, après qu'ils leur ont expliqué qu'ils sont venus par la voie des airs, d'autres exigent le payement, ce qui donne des prix exorbitants !

Vers 15 h 30, retour à la cabanne où ils se déséquipent et se rééquipent à nouveau.

Le Porter arrive sur ces entrefaites. Ils chargent le matériel de ski, chose moins aisée qu'au départ, car maintenant ils ont les extrémités gelées. Mais tout finit par trouver une place.

Quelques minutes plus tard, ils se retrouvent les 7 en l'air, à 4.000 m au-dessus de Sion, et ils réussissent leur étoile, leur ligne et même leur 2ème étoile !

Si l'occasion se représente, je vous jure qu'ils ne la manqueront pas !

Jacqueline Schillig

groupe des pilotes de glaciers et de montagne



Le 28ème cours d'atterrissages sur glaciers en haute montagne se déroulera du samedi 19 au vendredi 25 mars 1983. (En cas de conditions météo défavorables, reporté du samedi 9 au vendredi 15 avril).

Le président du groupe Jean Mabilia, ainsi que les chefs instructeurs Henri Golaz, Raymond Lambert assistés d'Otto Bachmann, Ernest Bavaud et Anita Lironi se feront un plaisir de vous recevoir et vous initier, si vous le désirez, à cette discipline.

Ne manquez pas ce rendez-vous si vous êtes de passage à Sion par air ou par route.

Ces rencontres permettent à chacun de mieux connaître l'esprit du club, et de partager le pique-nique sur le glacier. Ce sont des moments inoubliables !

Il est recommandé de prendre contact auparavant avec les responsables du cours au No de tél. 027/22.33.95 Hôtel Elite, Sion, base du cours, ou au No 027/22.24.80 Aérodrome de Sion pour signaler votre arrivée.

Nous espérons vous voir nombreux dans cette belle région que sont les Alpes valaisannes.

Commission rédaction

M. Vadi R. Turin



« 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.

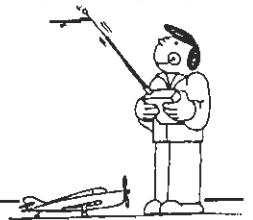
Waterresistant
Garantie complète de 1 an

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



La saison 1982 vue par le Président

Elle a commencé le 14 janvier avec l'apéritif de la section au Club House où une bonne équipe de modélistes se sont rencontrés.

Le 15 janvier, pas moins de 50 personnes ont participé à l'Assemblée générale qui fut suivie d'une délicieuse raclette.

Le 22 janvier, le trésorier, le chef de la commission sportive et moi-même avons rencontré Monsieur Leueberger pour discuter des problèmes concernant le terrain.

Le 30 janvier je me suis rendu à l'Assemblée générale de la région 1 à Lausanne.

Les mois de février, mars et avril furent consacrés aux assemblées de Comité, de section ainsi qu'aux réunions mensuelles. Nous avons d'autre part nommé un comité d'organisation en vue du championnat suisse 1982.

Le 7 mai nous nous sommes rencontrés au Club House pour un apéritif organisé par la section, mais à nos frais. (Une petite déception quant à la participation).

Depuis le 14 mai, plus de Président car j'étais hospitalisé pour une intervention chirurgicale. Je laissais le soin à mes amis du Comité de régler au mieux les affaires du Club; ce qu'ils ont fait à la perfection.

Le 10 juin c'était l'Assemblée des délégués de la section suivie de l'Assemblée générale.

Le 20 juin notre groupe organisait le F3A (voltige) qui s'est très bien passé par une journée splendide. Les premiers classés du GMR furent les jeunes, comme toujours.

Juillet et août, vacances pour tout le monde.

Nos activités reprirent le 29 août avec cette fameuse broche au terrain. Le beau temps ainsi qu'un Vice-Président dans une forme exceptionnelle furent offerts par le Club ! Merci Trésorier et tant pis pour ceux qui n'étaient pas de la partie.

Batec ^{no 1} 
emplois GENÈVE
LAUSANNE
ZÜRICH
BERN
TEMPORAIRE TOUTES BRANCHES

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

Les 10, 11 et 12 septembre Championnat suisse Stand off Scale 1982. Quelques erreurs se sont produites malgré les expériences de l'année précédente. Je pense toutefois que tout s'est déroulé dans une bonne ambiance et que pour la première fois à Genève, nous avons pu organiser un championnat suisse. Je tiens à remercier tous ceux qui ont soutenu le Comité dans cette oeuvre et j'ose espérer que tous les membres du GMR comprendront que nous ne sommes pas qu'une poignée d'hommes mais un groupement qui comprend 120 membres environ.

Les 2 et 3 octobre, 7 membres se déplaçaient à Hausen am Albis pour une rencontre de Stand off Scale. Deux journées merveilleuses par l'ampleur de cette manifestation où pas moins de 47 modèles étaient présentés. Votre serviteur a eu la chance d'être chef juge de vol; Quel travail !!

Le 21 octobre le Comité assistait à un souper de section au Club House.

Le 11 novembre l'Assemblée générale de la section se déroulait à l'aéroport où nous avons accepté le groupe de vol en montagne et les aérostiers.

Le 21 novembre, 12 membres se rendaient à Lausanne où était organisé un cours sur le stand off scale. Bravo au lausannois pour cette merveilleuse journée bien remplie et surtout bien organisée. J'ose espérer que tous ceux qui y ont participé seront présents à Genève les 25 et 26 juin 1983.

Le 26 novembre, trois membres du Comité accompagnés de leurs épouses et amies se sont rendus à l'Hôtel Ramada pour assister au souper de l'Escalade organisé par la section.

Avant de terminer, j'aimerais au nom du Comité adresser un remerciement particulier à Monsieur Philippe Dutoit et Monsieur Paul Di Péri pour avoir organisé à nouveau cette année un cours de construction. Une dizaine de jeunes et huit adultes l'ont suivi.

Ainsi se termine la saison 1982 et j'ose espérer que l'année à venir soit tout aussi vivante que la précédente.

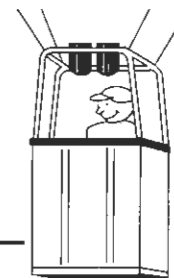
Le Président
J.C. Roulin

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

groupe aérostatique

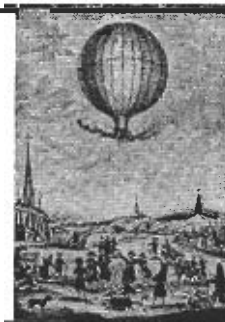


Pour commémorer le bi-centenaire de la conquête du ciel, le Groupe aérostatique de Genève organise avec le concours des disciplines aéronautiques, une manifestation qui aura lieu les

23 et 24 AVRIL 1983

au stade sportif de Vessy avec la présence de 50 ballons (air chaud et hydrogène). suisses et étrangers.

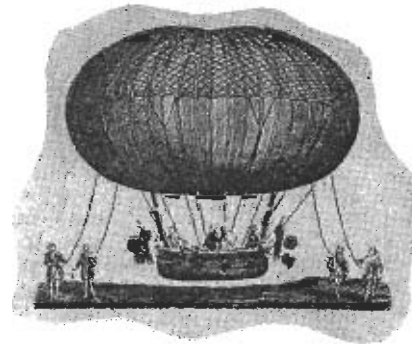
Programme le matin de 10h00 à 17h30 l'après-midi.



L'INCROYABLE ODYSSEE DE 1783

La pesanteur vaincue

Les premiers aéronautes quittèrent la terre il y a deux siècles. Trois ans durant, l'excitation du public fut à son comble. Sa ferveur ne peut se comparer qu'à la vague d'émotion qui parcourut le monde après l'héroïque traversée de l'Atlantique par Charles Lindbergh en 1927. Les contemporains des Montgolfier et Charles avaient déjà l'intuition du miracle aérien : l'arrachement au sol, l'exploration d'un monde nouveau, le courage de ces qui consentaient à risquer leur vie en partie par sport, mais surtout pour ouvrir des horizons à l'humanité !



Une nouvelle dimension

Quo non ascendam ! L'histoire de l'aéronautique ne témoigne-elle pas de cette constante aspiration de l'humanité à s'élever au-dessus de sa condition, à se transcender soi-même ? Personne n'avait la moindre idée de la façon dont l'homme volerait sauf qu'il le ferait à la manière des oiseaux.

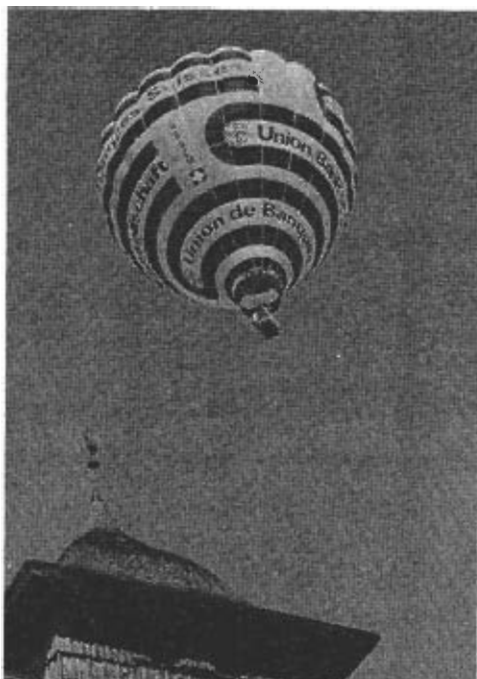
L'aérostation est née

Mais il est d'autres moyens de s'élever dans l'atmosphère. Le premier vol humain, la première et incroyable victoire de l'homme sur la pesanteur, eut lieu en France un bon siècle avant que les frères Wright eussent arraché aux sables de Kitty Hawk leur engin rudimentaire.

Le premier âge de l'aéronautique s'ouvrit en Avignon en novembre 1782. Joseph Montgolfier, papetier à l'imagination fertile, méditait devant son feu. Voyant s'élever la fumée et l'air chaud, il eut une inspiration.

Il prit des déchets de soie et, séance tenante, construisit un simple ballon de tissu, le gonfla d'air chaud et, avec satisfaction, le vit s'élever en oscillant jusqu'au plafond.

L'aérostat venait d'être inventé.



L'homme maîtrise le ciel

Au printemps de l'an 1783, Joseph Montgolfier, avec son frère Etienne, avait assemblé le premier ballon qui eût jamais existé, une énorme sphère de toile doublée de papier. Le 4 juin gonflé d'air chaud à l'aide d'un violent feu de laine et de paille, l'engin s'éleva à quelque 2000 m. devant une foule de spectateurs au Centre d'Annonay, ville natale des deux frères.

Le 19 septembre suivant, un nouvel aérostat fut lancé à Versailles, en présence du couple royal, avec à son bord un mouton, un canard et un coq pour un vol libre d'environ 3 km. Entretemps, le physicien

Jacques Charles, avec l'aide des frères Robert, avait mis à profit la puissance ascensionnelle d'un gaz nouvellement découvert, appelé "air inflammable". Leur premier ballon accomplit un trajet d'env. 25 km. ayant décollé de Paris le 27 août de la même année, mais fut attaqué et détruit, lors de son atterrissage à Gonesse, par des paysans terrifiés.



L'homme parcourt le ciel

Tout semblait en place pour le premier vol humain, l'enthousiasme général aidant. Un jeune noble, plein de feu, se porta volontaire pour faire l'essai du ballon versaillais, rebâti avec une galerie autour de sa base par Etienne Montgolfier. Après quelques tentatives d'ascension en octobre, l'énorme machine crachant flamme et fumée s'enleva enfin en vol libre, le 21 novembre 1783, des jardins de La Muette, emportant avec elle, Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes. Ainsi volèrent-ils pendant plus de vingt-cinq minutes et atterrirent à quelque 10 km. de leur point de départ. Cependant l'ère de la conquête des airs débuta pour de bon avec l'ascension de Charles et du jeune Robert à bord d'un ballon à hydrogène qui prit essor le 1er décembre 1783. Quatre cent mille personnes furent témoins du vol qui partit du Jardin des Tuileries. L'ascension dura plus de deux heures et l'atterrissage s'effectua à 43 km. de Paris. J. Charles, seul cette fois-ci, reprit l'air atteignant l'altitude vertigineuse de près de 3000 m. avant de rejoindre le sol.

Le vol humain devint une réalité.

Le passé au présent

Après ces premiers vols, l'aérostation devint folie de l'Europe. Après que J.-P. Blanchard eut présenté son ballon pour la première

fois en Suisse en 1788, notre pays accueillit à Zurich en 1909 le départ de la Coupe Gordon-Bennett. Grâce à la victoire de l'équipage Armbruster et Ansermier, Genève eut le privilège de donner le coup d'envoi de cette course en 1922. C'est la seule manifestation importante que notre cité peut compter dans le domaine aérostatique. Après que les montgolfières furent éclipsées au profit des charlières, une série d'exploits furent enregistrés. Auguste Piccard effectua en 1932 une seconde ascension en partant de Dubendorf et s'éleva à plus de 16.000 m. De leur côté, les américains Stevens, Anderson, Simon puis Kittinger atteignirent des altitudes de plus de 30.000 m. Les aéronautes français eurent le regretté Charles Bollfus qui pratiqua l'aérostation jusqu'à un âge fort avancé.

Lors des vols alpins, Spelterini déjà en 1898 force la voie à travers les Alpes, ce qui permit aux italiens Uselli et Crespi de survoler les hautes Alpes, tout comme de Beauclair.

Depuis 1962, la Semaine internationale du ballon libre dans les hautes Alpes à Mürren est organisée chaque année et c'est Fred Dolder, pilote chevronné, que de nombreux participants peuvent goûter à un inoubliable vol alpin. Les plus assidus sont Regula Hug, Peterka, Krauer et Imof.

Après bien des tentatives, la première victoire sur l'Atlantique fut en 1978 où prirent place à bord du Double Eagle II, Andreson, Newman et Abruzzo.

Vers 1950, la montgolfière se redécouvre grâce aux américains Yost et Barnes. Elle s'équipe d'un brûleur à propane, carburant propre qui concurrence sérieusement la charlière. Toujours aux Etats-Unis, la 1ère course officielle eut lieu en 1962 à St-Paul et le 1er championnat du monde s'est tenu en 1973 à Albuquerque. Chaque année, se tiennent des championnats nationaux, européens et mondiaux dans différents pays d'accueil; le prochain en date se tiendra à Nantes où sont attendus 400 montgolfières. Quant aux Turnbull, Cameron, Piccard ils devinrent des fabricants après avoir volé à bord de ballons à air chaud. En France, un seul constructeur, Chaize, tente d'imposer une tradition aérostatique. C'est grâce à la compétition et à des aéronautes comme Forbes, Duvalaix, Vicaire, Noirclerc, de Villars et Arnoud que le sport et les performances en montgolfière connurent un regain d'activité. Depuis 1979, Château d'Oex, sous la houlette de Ramseier, organise sa Semaine internationale de ballons à air chaud chaque hiver et c'est l'occasion pour les aéronautes étrangers de se familiariser avec les conditions alpines. Crans-Montana emboîte le pas depuis peu pour promouvoir sa station déjà bien connue des touristes.

Dans les Alpes françaises, bon nombre de stations de sports d'hiver ont pris modèle sur la Suisse pour l'organisation de montgolfiades.

Faut-il également souligner que les champions nationaux de 1980 fut l'équipage genevois Exchaquet et Kearley.

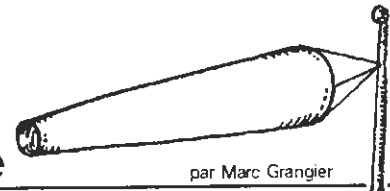
Bien d'autres aérostatiers connaissent la griserie d'un sport parfois périlleux; la manoeuvre d'un aérostat n'est pas chose aisée, le vent est le seul fluide locomoteur et l'aptitude d'un pilote est prépondérante pour une ascension réussie.

Par une relève bien comprise des jeunes, c'est déjà la clé du succès pour un éternel recommencement !

Ainsi il y a deux siècles, des hommes ont vaincu la pesanteur et trouvé une nouvelle dimension à leurs ambitions.

M. P.-T.

nouvelles de l'aviation générale



par Marc Grangier

Nouveau ballon sur le marché

Dans certains pays occidentaux, les ballons redeviennent à la mode, et plusieurs constructeurs proposent de nouveaux modèles. Un de ceux-ci est Raven Industries, basé à Sioux Falls, Dakota du Sud, qui commercialise un nouveau ballon gonflé à l'hélium et conforme à la catégorie AA-2 de la Fédération Aéronautique Internationale. Désigné MG-300, ce ballon a une enveloppe d'une masse à vide d'environ 52 kg et une nacelle en aluminium de 17 kg. Sa charge utile est de 316 kg (ce qui représente trois adultes plus du lest). Il est équipé en série d'un altimètre et d'un variomètre. Son prix de vente départ usine est de 7955 dollars, soit 15 000 francs suisses environ, un prix qui selon le constructeur devrait attirer les partisans des ballons à air chaud.



Vols d'avions et d'avionique: en baisse

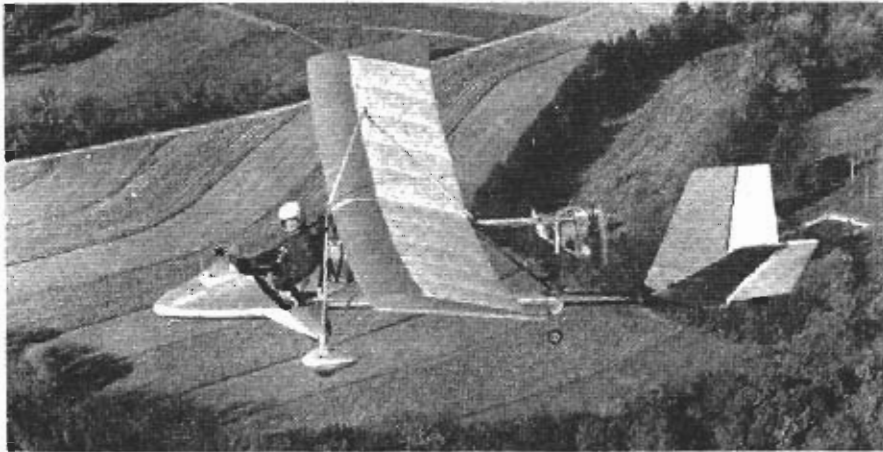
Sport pratiqué couramment aux Etats-Unis - mais heureusement pas encore trop en Suisse - le vol d'avions semble connaître une période de récession, si l'on en juge par les dernières statistiques de l'AOPA. En 1982, 194 avions ont été volés aux Etats-Unis, soit 20 de moins qu'en 1981 et 47 de moins qu'en 1980. Pour ce qui est des équipements électroniques de bord ou avionique, 138 vols ont été constatés, contre 182 en 1981. A noter que 38% des avions ont été retrouvés. Les modèles les plus "empruntés" par les voleurs en 1982 sont le Cessna 210

suiwi par le Cessna 172 (appareils utilisés essentiellement pour la contrebande de stupéfiants entre le Mexique et les Etats du Sud).

La famille des ULM ne cesse de s'agrandir

Pratiquement chaque semaine, un nouvel ULM est proposé sur le marché, un marché qui, il faut le reconnaître, se développe rapidement. Avec ses avantages mais aussi ses inconvénients. Un sujet sur lequel il sera intéressant de revenir dans un prochain numéro pour faire le point sur les dernières réglementations en projet et en cours d'application. Aux Etats-Unis, la situation se clarifie peu à peu, et depuis l'entrée en vigueur de la norme FAA Part 103, l'on assiste à la mise au point de modèles correspondant à celle-ci.

L'un des tout derniers ULM commercialisés est le Hummer proposé en kit ou vendu déjà assemblé en usine. Pour l'amateur qui choisit la première solution; l'assemblage demande en moyenne 35 heures. Cependant, pour promouvoir la vente de ce modèle, la société Maxair qui le produit offre le modèle déjà assemblé au même prix que le kit, c'est-à-dire à 4550 dollars départ usine.



Les principales caractéristiques et performances du Hummer sont les suivantes:

- moteur Zenoah de 250 cc de 22 HP
- hélico de 1,32 m de diamètre en contre-plaqué
- masse à vide 84 kg
- masse maximale 200 kg
- envergure 10,30 m
- longueur 5,50 m
- vitesse ascensionnelle 43 m/s
- consommation horaire 5,6 l
- vitesse maximale 90 km/h
- vitesse de croisière 50 à 70 km/h
- vitesse de décrochage 35 km/h
- longueur de roulement au décollage: 30 m (45 m piste en herbe)
- longueur de roulement à l'atterrissage 45 m (20 m piste en herbe)

Le représentant pour la Suisse est M. Heinz Hein, à Zoug.
Tél. 042/31 78 70.



Le turbo Arrow IV réunit:

performances
et confort
élégance et
fiabilité

D'un entretien
aisé et peu
coûteux,
il bénéficie
de l'excellent
service
après-vente
Piper

Station-service
Aérodrome de La Côte
Location d'avions
Tél. 022/61 44 03

alg

Air-Taxi und
Flugzeug-Vermietung:
GAC Kloten
Tél. 01/814 37 00



Aeroleasing SA 1215 Genève-Aéroport
P.O. Box 310
Distributeur Piper
Piper Vertretung
Tél. 022/98 45 10
Télex 23 197

J.A. 1213 Onex

211960

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

REBER JEAN-PIERRE
RUE TOEPFFER 11 BIS
1206 GENEVE

*notre
succès*

de chaque année: au soleil de la

FLORIDE

A **NOEL**
NOUVEL-AN
16 jours dès 1'980.- Fs

AINSI QU'EN **FEVRIER**

ET A **PAQUES**
10 jours dès 1'990.- 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)