

J.A. 1213 Onex

Retour à :
Georges Burford
Rue Oscar-Bidet 2
1220 Avanchet-Faro

86

10037771

BOLLIER JEAN-RENE
CASE POSTALE 8

1211 GENEVE 20

Pour vos constructions et vos transformations

Il vous faut une
ENTREPRISE GÉNÉRALE
EXPÉRIMENTÉE ET CONSCIENCIEUSE

Constructions à prix forfaitaires



B.T. S.A.
Route de Puplinge 39

Tél. 48 92 31
1241 PUPLINGE

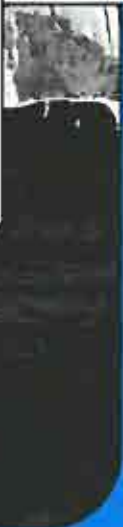
La Feuille Volante

AÉRO-CLUB DE GENEVE



Section genevoise de
l'Aéro-Club de Suisse

N° 38



LA FEUILLE VOLANTE

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

Rédaction : Gérald Monnet, route de Meyrin 12A
1202 Genève, Tél. prof. 022 / 97 29 90

Administration : Aéro-Club de Genève, Willi Arpagaus
Route de Puplinge 39 - 1241 Puplinge
Tél. prof. 48 92 31 - privé 49 73 63

Paraît 4 fois par an — N° 38 décembre 1989

Achetez votre BMW
Neuve ou d'occasion

chez le SPÉCIALISTE

AUTO -
CARREFOUR



J. BINGGELI

GENÈVE 71, rue de Lausanne-Tél. 732 71 60



**IMPRIMERIE
NATIONALE**

ROCHAT-BAUMANN S.A.

34, rue Plantamour

Tél. 732 27 12

OFFSET - DUPLI-SERVICE
GAUFRAGE - RELIEF



KAECH S.A.

Installation de téléphone

et de courant faible

Rue Edouard-Rod 6

Tél. 44 77 70

billet présidentiel



Chers membres,

Le 15 octobre dernier, nous pouvions lire dans le journal La Suisse "un alerte octagénéaire". Pour ceux qui s'intéressent à la vie de notre club, ce titre leur rappelait immédiatement les festivités organisées par les responsables des diverses activités de notre club.

Cependant, pour un très grand nombre de nos membres, ce titre ne pouvait rien leur rappeler, vu le désintéressement dont ils ont fait preuve au cours des deux journées qui ont marqué le 80ème anniversaire de notre Aéroclub.

Je voudrais remercier très sincèrement toutes celles et tous ceux qui ont oeuvré à la réussite de nos manifestations, ce par leur engagement direct ou tout simplement par leur présence. C'est grâce à vous que notre aéroclub survit.

Quant à tous ceux qui ont cru bon devoir bouder nos manifestations, voire pour certains, mener une campagne de dénigrement, je rappellerai s'il est nécessaire, que notre aéroclub doit son existence à l'engagement non seulement des présidents des divers groupes et de leur comité respectif, mais aussi au soutien de l'ensemble des membres de notre aéroclub.

Vouloir ignorer les activités de son club est pur et simplement laisser la porte grande ouverte aux détracteurs de notre aéroclub qui se réjouissent de voir tant de désengagement.

Cela dit, la soirée de gala du 13 octobre était, avec ces quelques 150 participants dont environ 90 non membres de notre club, une soirée merveilleusement réussie.

La bonne humeur et le rire jusqu'aux larmes grâce à nos imitateurs prestigiditateurs et ventriloques étaient de la fête et ce n'est qu'au petit matin que l'on put faire taire l'orchestre qui fit danser tout ce monde aux rythmes les plus variés.

Quant à la tombola richement garnie, elle fit de nombreux heureux, les billets à notre disposition furent tous vendus grâce à de charmantes hôtesses qui, avec le sourire, surent faire délier bourses; qu'elles soient ici remerciées.

La réussite de cette soirée était aussi due aux généreux donateurs qui, pour beaucoup, ne sont pas membres de notre club. Je leur adresse à tous de très chaleureux remerciements.

La journée portes ouvertes du samedi 14 octobre fut tout aussi réussie; la parfaite organisation sous la responsabilité de notre ami, Alain GRIMM et l'engagement sans retenue de l'ensemble des groupes de notre aéroclub ont fait de cette manifestation une journée inoubliable tant pour nos membres qui se sont donnés la peine de se déplacer que pour nos invités, qui une fois de plus étaient d'une écrasante majorité.

L'avenir de notre aéroclub est lié au dévouement et à l'engagement de chacun de ces membres. Des manifestations telles que celles que nous venons de vivre sont les signes extérieurs d'une bonne santé de notre club et de sa volonté de survie.

Chaque membre a le devoir d'y participer afin que nous puissions prouver que nous sommes un aéroclub fort; c'est un de nos moyens d'affirmer notre volonté d'exister.

Aussi, je forme le souhait qu'à l'avenir, si les dirigeants de votre aéroclub organisent à nouveau une manifestation, vous serez nombreux à répondre présent et qu'il nous sera possible de compter autant de membres que de non membres.

Avec mes meilleurs messages,

Willi ARPAGAU

Votre président.

groupe des pilotes de glaciers et de montagne



Pourquoi la pratique du vol en montagne peut un jour vous sauver la vie.

Il était une fois une aviation où, dès les premières heures de vol, l'instructeur apprenait à son élève qu'il fallait repérer au sol le premier champs où il pouvait se poser.

Et, aussitôt que l'élève s'avait maîtriser son appareil, l'instructeur coupait le moteur et laissait celui-ci se poser dans la nature.

Bien entendu, sous sa bienveillante présence.

Si cette manière de faire à mouiller bien des chemises, elle donnait au pilote une expérience précieuse qui, en cas de panne, lui permettait de mener à bien un atterrissage de fortune.

Aujourd'hui, le carcan des règlements rend ses expériences impossibles, et si les moteurs peuvent toujours tomber en panne, le pilote est moins bien préparé à réagir à ces situations imprévues.

C'est à ce moment que le vol en montagne peut apporter cette possibilité de savoir maîtriser sa machine dans des circonstances limites sans mettre sa vie en danger, car sur les glaciers, aucune piste balisée ne renseigne le pilote si ce n'est que l'expérience acquise au cours de l'instruction et de vol effectué dans des conditions météo diverses sur des places d'atterrissages toujours différentes.

Cette expérience amène le pilote à faire corps avec son appareil et à savoir s'entourer dans le minimum de temps, du maximum de sécurité pour effectuer son atterrissage dans les meilleures conditions possibles.

Il va de soi que le pilote qui a acquis cette formation aura toujours un plus le jour où l'imprévisible se produira.

Le Groupe des Pilotes de Glaciers et de Montagne est à votre disposition pour vous renseigner sur les conditions nécessaires à votre adhésion et vous pouvez téléphoner en tout temps au N° 796.35.55 en demandant M. MABILIA ou Mme EVEQUOZ qui vous renseigneront sur les procédures à suivre pour une éventuelle adhésion.

Amicalement,

Jean MABILIA



CONSTRUCTION D'UNE MAQUETTE

Comme nous avons déjà eu l'occasion d'en parler dans ces colonnes, nous avons au G.M.R., un local de construction situé dans les sous-sols de l'école primaire de Malagnou. Ce local, totalement équipé, est destiné à réaliser des modèles en groupe pour nous perfectionner dans diverses techniques et partager nos expériences, ainsi que pour donner des conseils et contrôler les modèles des débutants.

En principe, chaque année en septembre, nous démarrons un nouvel avion et pendant la réalisation, en 1988, d'un remorqueur à aile haute, nous nous sommes demandé quel serait l'avion de la saison 89. Il faut dire que parmi les plans et kits se trouvant sur le marché, nous n'avons que l'embarras du choix. Monoplan ou multiplan, monomoteur ou multimoteur ?...

Au printemps 1988, nous avons découvert une splendide maquette de Nieuport 21 biplan des années 1910-1920. Cette maquette est issue d'un kit anglais. Dès l'automne, le groupe de 10 intéressés s'étant constitué (notre local est équipé de 10 établis), notre ami G. Héritier s'est occupé des commandes avec l'Angleterre. Entre temps, le modèle avait disparu du catalogue du fabricant qui a quand même accepté d'en relancer la production pour nos 10 boîtes!...

Dès le début de cette année, G. Héritier a entamé une correspondance au niveau mondial pour collecter toutes les informations possibles sur les avions Nieuport auprès des librairies spécialisées, modélistes étrangers ayant déjà réalisé cette maquette, ainsi que différents musées aéronautiques. Cette correspondance a permis une abondante moisson de documents qui constituent maintenant un volumineux classeur A4 dans lequel nous puisons les détails de construction.

Début juin 89, les kits arrivant au compte-goutte, notre "professeur" Ph. Dutoit a entamé la construction du prototype qui nous permettra de démarrer le cours dès le mois de septembre. Il faut dire qu'il travaille à la vitesse grand "V", si bien que lorsqu'arrive le solde de la commande en août, il a pratiquement terminé le squelette de l'avion.

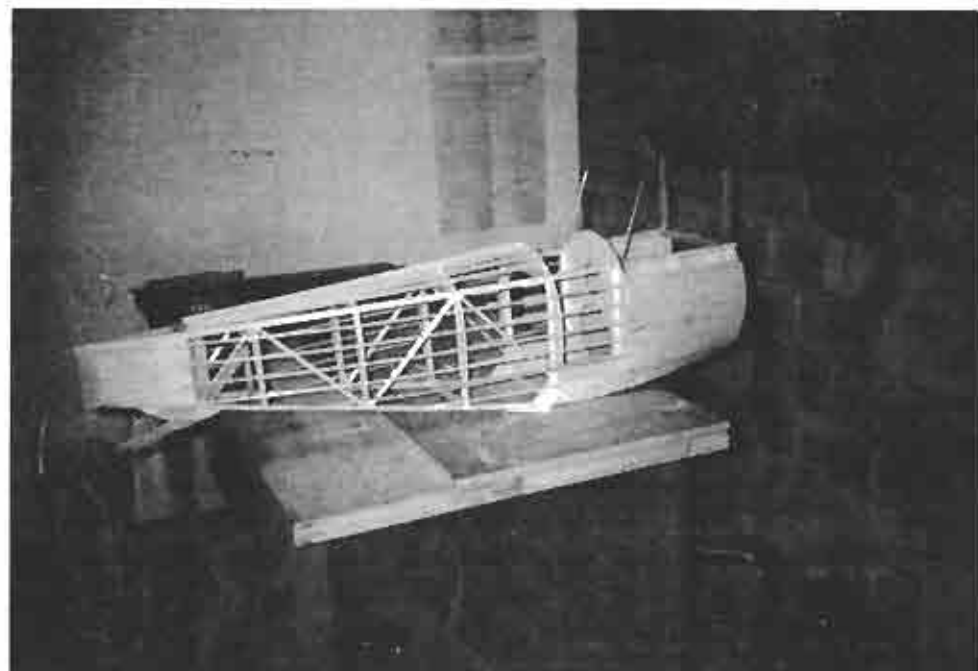
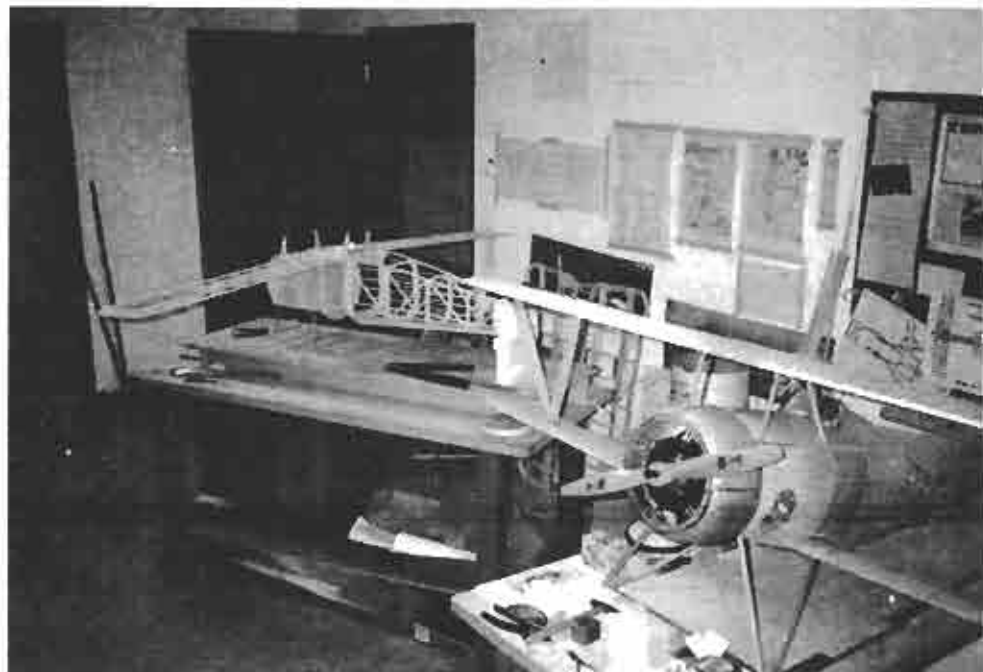
Mercredi 30 août 1989, nous nous retrouvons chacun avec sa boîte de construction sur l'établi. Il s'agit d'un volumineux carton remplis d'un imposant fagot de bois généralement bien prédécoupé, de bonne qualité (nous n'avons pas trop de mauvaises surprises), avec tous les petits accessoires nécessaires à l'assemblage. Nous en faisons l'inventaire, ainsi que le contrôle de qualité, puis nous passons immédiatement à la construction.

Pour nous "faire la main", nous attaquons par les plans inférieurs tout en structure, puis le plan fixe arrière et la dérive. Le Nieuport ayant un bras de levier avant qu'on peut difficilement trouver plus court, il nous faut construire le plus léger possible. A cet effet, on pèse toutes les baguettes au gramme près, pur faire la répartition des éléments.

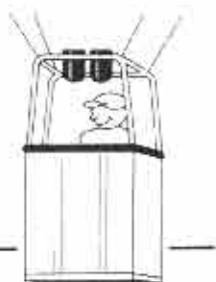
A ce jour, le cours avance à une bonne cadence, le modèle étant très intéressant. Nous sommes presque tous à l'assemblage du squelette du fuselage.

A suivre...

J.-M. Cerutti



groupe d'aérostation



Le Groupe Aérostatique de Genève participe au plus grand rassemblement du monde de montgolfières à Albuquerque au Nouveau Mexique (USA) du 7 au 15 octobre 1989

Six membres du Groupe Aérostatique de Genève ont représenté les couleurs de la Suisse en pilotant le ballon GENÈVE HB-BGD à la Fiesta d'Albuquerque. Cette manifestation groupe, en effet, le plus grand nombre de ballons à air chaud du monde et ceci pour la 18^e fois déjà.

Si cette année le nombre de participants fut limité à 600 pour des raisons de sécurité et d'infrastructure, on envisage de déplacer l'an prochain l'aire d'envol pour permettre d'accepter l'inscription de mille ballons.

Fidèle à la tradition américaine, l'organisation de cette Fiesta fut parfaite sur tous les plans grâce à une équipe technique bénéficiaire de longues années d'expérience. Faire décoller 600 ballons simultanément n'est pas chose facile, mais grâce à la présence efficace de très nombreux «Launch Masters» (chefs de terrain), à leurs indications précises et aimables, en liaison constante avec la tour de contrôle, grâce aussi au décollage échelonné par vagues successives, l'opération se déroula sans inquiétude pour les pilotes et en toute sécurité pour les ballons.

Le programme de la semaine se révéla fort éprouvant.

Lever:	4 h 30
Départ pour le terrain:	5 h 15
Arrivée aire d'envol:	6 h
Briefing pilotes:	6 h 30
Décollage première vague:	7 h 15

Les deux week-ends furent consacrés à des programmes d'ascensions groupées de tous les ballons, tandis que pendant la semaine des compétitions de cibles et de retour au bercail furent organisées pendant deux jours chacune puis l'épreuve principale (Pontiac Key Grab) qui consistait à revenir sur le terrain pour y cueillir au sommet d'un poteau de six mètres, les clefs d'une voiture, prix de la compétition.

La grande surprise pour le pilote étranger c'est la qualité et la chaleur de l'accueil américain, qui tout au long de son séjour lui permettra d'affronter dans les meilleures conditions les épreuves de la Fiesta et également de profiter au mieux des innombrables possibilités touristiques des Etats-Unis.

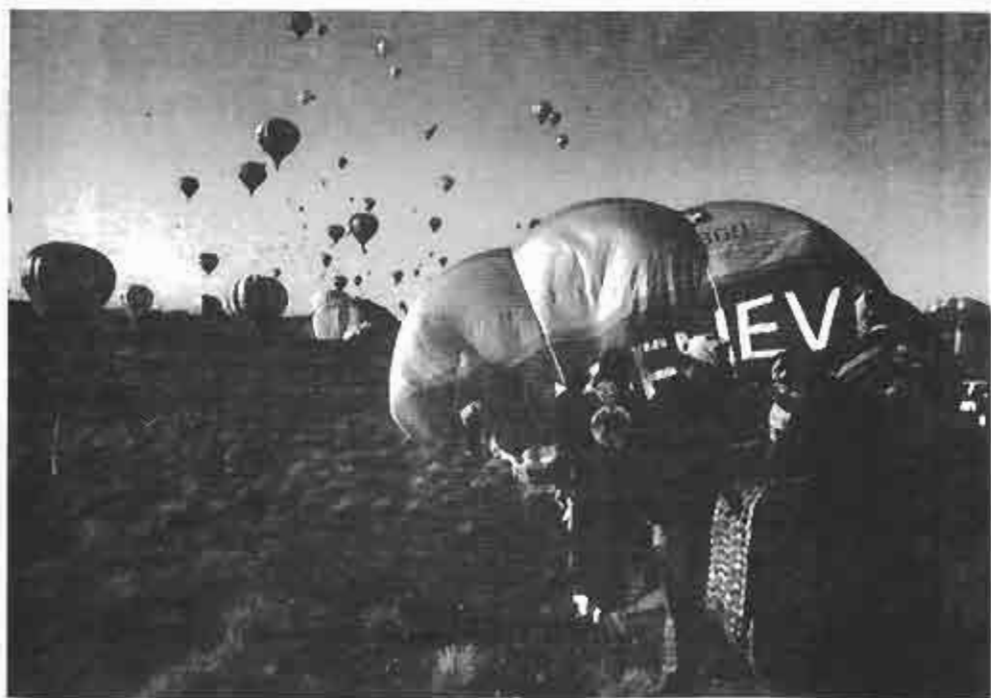
Dès la descente d'avion, chaque équipage est accueilli par la famille américaine qui lui a été attribuée pour la récupération du ballon et qui se chargera entièrement de la préparation, la manutention et l'entretien du ballon durant les dix jours. Le pilote, voyant ainsi son équipage renforcé de 6 à 8 aides efficaces et enthousiastes se sentait presque libéré de tout travail.

L'hospitalité américaine ne connaît pas de limites et nous étions accueillis vraiment comme membres de la famille. Après nous avoir cherchés à l'hôtel à 5 heures du matin et nous avoir conduits eux-mêmes au terrain d'envol en évitant les incroyables embouteillages, nullement fatigués par les préparatifs de départ, ils attendaient notre atterrissage avec un plantureux petit déjeuner arrosé de champagne!

Bref, une Fiesta mémorable qui vaut le voyage et à laquelle nous vous souhaitons à tous de participer un jour.

Patrick Kearley
Président
Groupe Aérostatique de Genève







Atterrissage exceptionnel à Cointrin

Le 13 octobre à l'occasion du 80^e anniversaire de l'Aéro-Club de Genève, un planeur biplace ASK-13 en provenance de Montricher, s'est posé sur la piste gazon de notre aéroport. Il était piloté par la ravissante Béatrix Bachmayer avec comme passagère Agnès la sympathique gérante du Club-house de la section.

Nous remercions Swisscontrol d'avoir autorisé ce vol, avec une machine que l'on aura probablement plus l'occasion de revoir avant longtemps à Genève et, qui a fait l'admiration des visiteurs de la journée porte-ouverte organisée par le Groupe de vol à moteur.

Georges Buricod

