

DANS CE NUMÉRO:
CHAMPIONNATS DU MONDE
VOL À VOILE JUNIORS

LA FEUILLE VOLANTE

Bulletin de l'Aéro-Club de Genève - Association régionale genevoise de l'AéCS
www.aeroclub-geneve.com



Hydravion au Canada



Numéro 126



15 novembre 2013

Nouveau



GENÈVE-PÉKIN

Vol direct au départ de Genève

Air China opère dorénavant 4 vols par semaine en Airbus 330. L'horaire idéal permet un voyage confortable et d'excellentes correspondances vers le reste de la Chine et de l'Asie.

A l'aller, départ de Genève à 20h25 et arrivée à Pékin à 12h55 le jour suivant. Au retour, départ de Pékin à 13h30 et arrivée à Genève à 18h25 le même jour.

Vivez la fascination de la Chine!

GENÈVE
AÉROPORT

Air China: Tél. 00800 86 100 999
info@airchina.ch - www.airchina.ch

 **AIR CHINA**
中國國際航空公司

A STAR ALLIANCE MEMBER 

EDITORIAL



Après 14 ans de bons et loyaux services en tant que rédactrice de la Feuille Volante, Julianne Bourgeois a, face à ses autres engagements, décidé de rendre le clavier. Tout de même une

belle performance, car rappelons-le, Julianne n'est pas du domaine de l'aviation et encore moins pilote. Néanmoins, elle s'est prise au jeu avec un grand intérêt pour nos activités. Au nom du Conseil, ainsi que de tous les membres de l'Aéro-Club de Genève, nous souhaitons à Julianne succès dans tout ce qu'elle entreprend... et qu'elle garde sa saine curiosité!

Mais qui est donc ce nouveau rédacteur? En fait, je ne viens pas de très loin puisque j'ai travaillé 'en face' dans le contrôle aérien pendant 34 ans. Pilote depuis 1967, je n'ai pas pu, malgré les avancées de la médecine, me débarrasser du fameux virus aviatikus. Donc, je vole toujours.

Mais si le métier de contrôleur aérien fut mon rêve, ceci ne m'a pas empêché de me diversifier au fil des années, tout en restant dans le domaine aéronautique. En fait, en consultant mes archives, je retrouve le bulletin d'information 5/5 que j'ai créé pour l'Air-Club Yverdon, ainsi que THE CONTROLLER, journal publié par IFATCA, l'organe officiel de la Fédération Internationale des contrôleurs aériens, dont je me suis occupé de la gestion et la production, pendant plus de 10 ans. D'où l'envie de récidiver dans cette activité et de donner 'un coup de main' à l'Aéro-Club de Genève.

Après de longs mois d'attente, le Tribunal Administratif Fédéral a finalement rendu, début octobre, sa décision concernant l'affaire 'turbulences de sillages' - malheureusement négative pour les trois recourants. Les conséquences sont dramatiques pour toutes les parties concernées. Après le 30 octobre 2013, les créneaux à disposition pour les mouvements VFR à Genève-Cointrin sont considérablement

réduits, avec pour conséquence la mise en péril de l'école d'aviation du GVM et du club lui-même.

Au moment de la mise sous presse de cette édition de la Feuille Volante, une Assemblée Générale Extraordinaire est convoquée pour le 14 novembre durant laquelle il sera décidé de la suite à donner à cette situation. Le GVM recourt auprès du Tribunal Fédéral en demandant un effet suspensif pour tenter de stopper la mise en vigueur de la nouvelle grille de créneaux VFR. De bons arguments existent pour repousser l'échéance de quelques années afin de permettre au Groupe Vol à Moteur de 'se retourner'. Ce serait dommage, voire regrettable, de ne pas essayer!

Plusieurs articles intéressants et accompagnés de belles photos ont été soumis pour cette édition. Afin de 'caser' la plus grande partie, nous avons ajouté quatre pages supplémentaires. Notamment pour inclure, dans son intégralité, le récit vibrant et coloré de Maxime Petitpierre suite à sa participation aux Championnats du Monde Juniors 2013 en Pologne. Nous le félicitons pour sa belle performance, car il a obtenu une médaille pour sa 3ème place au classement général.

Patrick Schelling, rédaction & mise en page



Maxime
Petitpierre

SOMMAIRE

- pp. 4-5 Seaplane training, Thomas Eklund
- pp. 6-13 Championnats du monde vol à voile en Pologne, Maxime Petitpierre
- pp. 14-15 Escapade en Croatie, Hani Dabbagh
- pp. 16-17 Warbird Tatoo au GAM Genève, Pierre-Edouard Hunkeler

Photo de couverture: Hydravion Cessna C-172, prêt pour un prochain vol d'entraînement (Vancouver, Canada)

SEAPLANE TRAINING CHEZ ISLAND COASTAL AVIATION

Depuis que je suis pilote à l'Aéro-Club de Genève, je me dis qu'il faut absolument que je fasse de l'hydravion. Cet été, je me suis mis à la recherche d'une école pour le Seaplane training à Vancouver.

Une sort du lot et je décide de contacter Tom, son directeur. Il m'a répondu rapidement en me proposant de faire la compétence sur deux semaines environ. Il m'a suffi d'un email à Transport Canada avec une copie de mes licences, médical et pièce d'identité pour que ma licence LTPL (limited term pilote licence) soit prête. Cette licence coûte 40 \$CAN et est valable 3 mois. Elle permet de piloter avec les mêmes contraintes que la licence suisse et permet également de se former. Cependant une compétence acquise avec la licence canadienne n'est pas valable en Suisse.



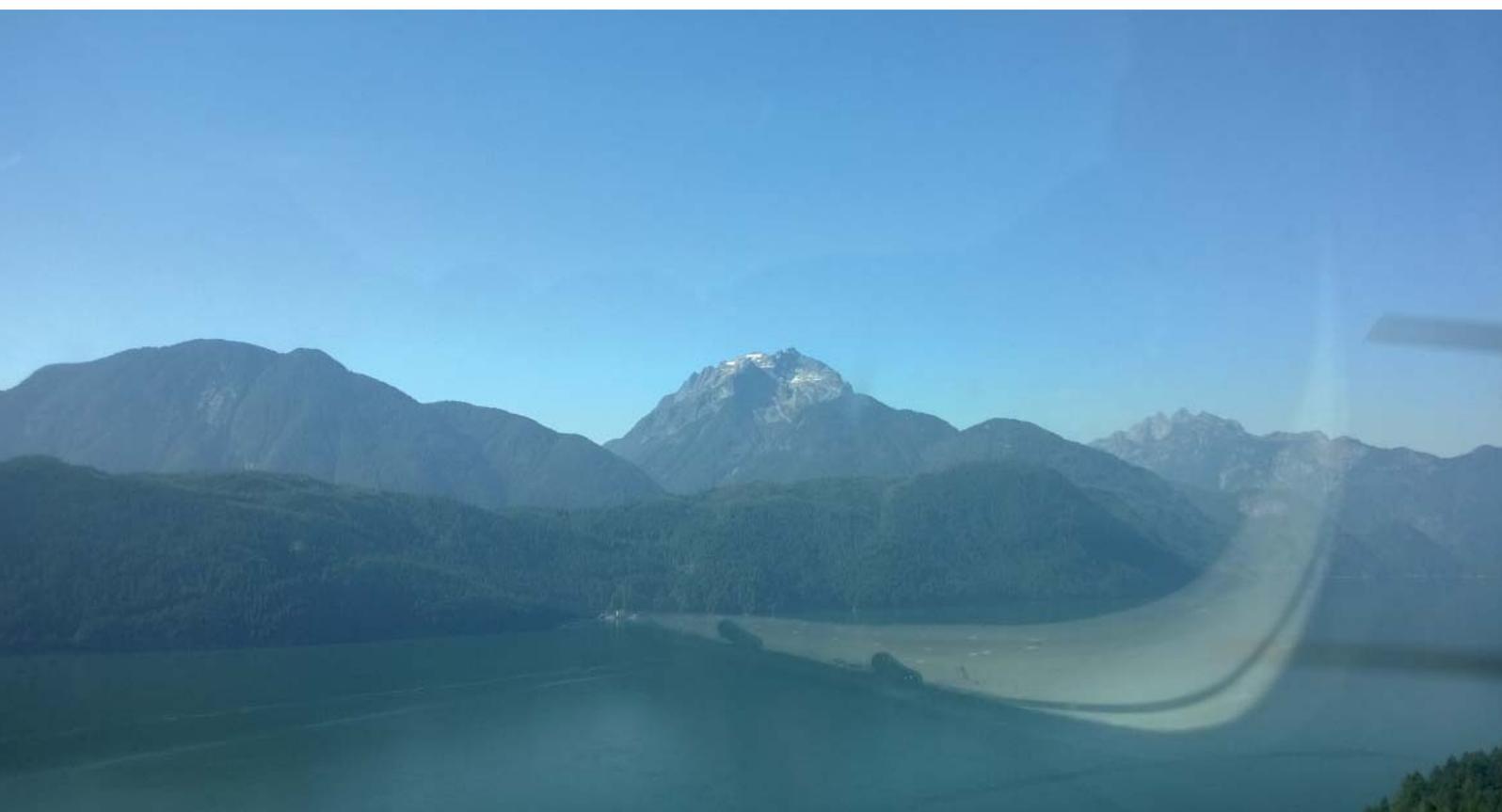
Thomas Eklund, les pieds dans l'eau

J'ai eu le choix entre plusieurs formules: sept, quinze ou cinquante heures de formation (pour cette dernière, trois semaines minimum sont nécessaires). Tom propose également un hébergement dans le hangar situé dans l'aéroport, avec C-GKNH, le C172 équipé de flotteurs. Pour la formule quinze heures, l'hébergement coûte 400 \$CAN, que le stage dure une ou deux semaines. L'hébergement est aménagé avec un frigo, salle de bain et coin «cuisine».

L'aéroport de Pitt Meadows (CYPK) dispose de deux pistes parallèles et une transversale ainsi que d'une rampe de mise à l'eau sur Fraser river. Arrivé là-bas, je suis accueilli par Kristene, la femme de Tom. Elle me remet ma licence canadienne que Transport Canada leur a directement envoyée, puis elle contrôle mes licences suisses. Elle me remet également un classeur complet sur l'appareil avec l'AFM et surtout l'addendum Flotteurs.

En attendant Tom, je complète un questionnaire de deux pages sur l'appareil comme au GVM. Il est intéressant d'apprendre que l'instructeur, moi et un plein complet nous amènent au MTOW de cet appareil, il n'y a donc que deux sièges.

En fin d'après-midi, c'est à mon tour de prendre les airs/l'eau.





Nous faisons le plein, vidons les flotteurs et faisons le tour de l'appareil. Puis Tom m'explique le principe de mise à l'eau. L'avion installé sur la rampe, je commence à me demander comment les choses vont se dérouler... Tom monte à bord et m'explique la procédure.

La checklist de mise en route est identique à n'importe quel Cessna 172. Après avoir demandé la mise en route à la tour de contrôle, nous démarrons enfin! Une fois que le moteur a tourné deux minutes, il faut donner un bon coup de puissance pour enlever l'avion de la rampe et passer un poteau métallique. Dès que l'avion est à l'eau, il faut descendre les gouvernes qui sont couplées au palonnier et garder le yoke complètement en arrière.

Ensuite, il est temps de faire le run-up. C'est assez étrange car vous imaginez qu'il est impossible de jeter une ancre... Il faut donc bien prendre garde où on va avant de mettre les 1700 trs/min pour vérifier les magnétos, le réchauffage carburateur et la mixture.

Nous sommes prêts et Tom contacte la tour pour le Westbound Slide. Je remonte les gouvernes et mets pleins gaz. L'avion avance doucement et le nez de l'appareil monte d'un cran (dans le jargon on appelle ça le first step) puis vient le deuxième cran. Il faut ensuite repousser le yoke doucement vers l'avant afin de «grimper» sur l'eau et trouver la position où il y a le moins de traînée. Ce point

n'est pas évident à trouver mais on entend tout de suite l'appareil prendre de la vitesse, il suffit ensuite d'attendre et l'avion décollera de lui-même.

Une fois en l'air, l'avion se pilote comme un C172 normal, mis à part le fait que dès que la bille n'est plus au centre, les flotteurs ralentissent l'avion.

Nous suivons les rivières Fraser et Pitt jusqu'au lac Pitt. Tom m'explique alors le principe de l'atterrissage. Nous commençons par étudier l'eau et les environs pour trouver le sens du vent. Une fois que nous avons trouvé notre «terrain» d'atterrissage nous passons dans les deux sens pour vérifier qu'aucun tronç ou objet ne gênerait notre atterrissage. Nous fabriquons ensuite un circuit imaginaire. En vent arrière Tom me montre les checks à faire puis en fin de vent arrière me demande de mettre 2000 trs/min et flaps 10°. Je commence mon virage à droite, 1500 trs/min et flaps 20° puis tout va très vite. Tom m'accompagne dans la phase la plus critique. Nous posons ensuite sur

l'eau, nous réduisons gentiment la puissance et le nez se relève très haut, puis l'avion se met à plat.

Nous passons deux heures à faire des circuits sur le lac et la rivière. Cela demande un pilotage précis et Tom m'apprend à décomposer mes actions et petit à petit j'y arrive seul, toujours sous l'œil attentif de Tom.

Transport Canada demande un minimum de 7 heures pour la transition flotteurs, mais très honnêtement 15 heures sont vraiment un minimum pour commencer à comprendre le fonctionnement. Il y a pas mal de paramètres à prendre en compte comme l'eau, les bateaux et le vent. Durant cette semaine, j'ai donc fait environ une centaine d'atterrissages et décollages sur l'eau, appris à naviguer l'avion, à faire du «step taxi», un peu de voile (les portes de l'appareil faisant office de voile) et appris à approcher un quai. Pour 15 heures il faut compter environ 4000 CHF tout compris, avion, instructeur, essence. Je ne peux que chaudement recommander cette école pour son accueil et son professionnalisme!

N'hésitez pas à me contacter ou à contacter Tom pour de plus amples informations:

tom@islandcoastalaviation.com
www.islandcoastalaviation.com

Article et photos par Thomas Eklund, pilote GVM



CHAMPIONNATS DU MONDE JUNIORS 2013... LA TENSION JUSQU'AU BOUT!

suite de l'article «Une compétition... différente» dans la Feuille Volante no 124 de mai 2013

La préparation aux Championnats du monde Juniors ayant représenté une bonne centaine d'heures de vol en l'espace de 4 mois, il était enfin temps de se mettre en route à destination de la Pologne le 22 Juillet dernier avec le planeur genevois ASW-19 HB-1773, numéro de concours «Golf Québec», accroché sur la boule de remorquage. Ce joyeux voyage de près de 1400 km effectué en 16 h nous amène aux portes d'un des plus grands centres de vol à voile de Pologne, celui de Leszno dans l'ouest du pays.

Il faut s'imaginer que l'on découvre alors 84 planeurs de 23 pays différents venus de 4 continents. Ce qui représente environ 200 personnes engagées dans cette compétition. En effet, chaque pilote dispose d'au moins une aide au sol pour la préparation de la machine et pour un éventuel rapatriement du planeur «vaché». C'est ainsi que commence la compétition au plus haut niveau de la discipline. À partir de ce moment, je dispose de 5 jours d'entraînement et de 14 jours d'épreuve potentiels, ceci en fonction de la météo et des jours de repos prévus par l'organisation.

Training 1 23.07.13:

Premier jour d'entraînement, il faut prendre ses marques au niveau du timing et de l'équipier.



Parking planeurs

Le planeur est monté dès 8h30, 10h00 briefing et décollage à convenance pour les entraînements. C'est une belle journée avec des thermiques secs (sans cumulus) qui est annoncée. Un circuit de 230 km est préparé par notre coach technique Jaro MISUN. Ce circuit sera effectué par un vol en équipe avec un ami valaisan (Alexandre OSEN) concourant pour la Norvège avec un planeur immatriculé en France. (Oui, oui c'est possible!) Nous découvrons que la plaine offre de belles possibilités de voler dans «le bleu». Dans ces conditions, la technique de vol est basée sur l'observation du sol, en particulier des contrastes de couleurs qui offrent des gradients thermiques favorisant le déclenchement des ascendances. L'autre indicateur est évidemment les oiseaux et les autres planeurs qui spiralent! Techniquement, sans cumulus, nous volons espacés latéralement pour «ratisser» la zone afin d'augmenter nos chances de trouver un thermique. La radio nous permet de donner à l'autre équipier les valeurs du thermique trouvé. Nous bouclons alors le circuit avec une moyenne correcte pour cette première expérience, avec quelques cumulus sur la fin de journée malgré la prévision. Les fins d'après midi sont rythmées par des matchs de beach-volley et des baignades dans les différentes piscines gonflables des équipes! Nous sommes aussi là pour renforcer la camaraderie vélivole!

Training 2 24.07.13:

Une météo «fumasse» (eh oui, un thermique fume par définition, l'adjectif est donc fumasse)

pour ce deuxième jour est annoncée au briefing. Le circuit officiel est déclaré et c'est parti pour la course avec tous les concurrents. Les départs sont toujours à discrétion et cette fois nous nous envolons dans notre



Alexandre Osen dans le «Charlie Kilo»

configuration de compétition avec mes deux autres compagnons suisses: Mario STRAUB dans le Cirrus «Nüün Sächs», Yves GERSTER dans l'ASW-19 «Whiskey» et notre ami norvégien-valet Alexandre OSEN dans le Crystal «Charlie Kilo». Des raisons d'affinités de langues nous ont poussés à choisir cette version pour être sûrs d'avoir une bonne compréhension de tous. (Quoi?!? la Suisse est multilingue?!?) À quatre, nous utilisons la communication et le vol en formation pour maximiser nos chances de réussite dans la prise de décision. 8 yeux voient mieux que 2 et 4 idées différentes peuvent être discutées à la place d'une seule pour les options de route! Ceci a bien payé avec un circuit terminé à plus de 92 km/h de moyenne sur 187 km. C'est la première expérience AAT et elle montre ici que le choix d'option est plus vaste et donc que la décision influe d'autant plus sur le résultat final... (L'AAT est un circuit où les points de virage peuvent être négociés dans une zone cylindrique plus ou moins

grande - plusieurs dizaines de kilomètres - autour d'un point, contrairement à un circuit à buts fixés où les points de virage sont des cylindres de 500 m de rayon autour d'un point.)

La soirée sera finalement consacrée à la rencontre des autres teams jusqu'à tard dans la nuit.

Day Off 25.07.13:

Ce jour n'est pas volé vu la météo moyenne, et le but n'est pas de se fatiguer avant la compétition! Je prévois alors l'étape de la pesée initiale. Celle-ci a pour but de contrôler la masse du planeur dans sa configuration de vol. Le règlement et le constructeur fixent les limites et chaque matin cette masse référence sera contrôlée pour démasquer les éventuels tricheurs qui profiteraient d'ajouter (bonne météo) ou de supprimer (mauvaise météo) du ballast fixe afin d'avoir un avantage technique. Ici Bob, le chef des commissaires à la vaste moustache, nous voit personnellement pour contrôler nos connaissances des procédures d'urgence avant de nous laisser finalement concourir. Enfin, nous prévoyons une baignade dans le lac tout proche pour nous rafraîchir et supporter les 30°C et plus de la Pologne en été!



Prêt pour l'éjection!

Training 3 26.07.13:

Ce jour-là, encore une superbe journée qui s'annonce; nous en profitons pour flâner les der-

niers détails de notre stratégie de vol à quatre. Un circuit de 299.1 km à but fixé est préparé et nous y prévoyons 3 heures de vol. Ce jour-là, c'est vraiment la course; les 48 planeurs de la catégorie sont en l'air et c'est vraiment impressionnant de voir autant de planeurs dans un espace si petit vers la ligne de départ. Beaux cumulus et décisions communes nous permettent d'avancer rapidement sur le circuit. Nous bombardons, comme on dit dans le jargon, en finissant avec une moyenne de plus de 94 km/h. Cette journée montre qu'avec ces planeurs de classe club, de belles moyennes peuvent être atteintes! Les collègues et moi sommes donc prêts à affronter ce championnat qui s'annonce de haut niveau, les écarts de points des 20 premiers étant minimes pour la discipline! Il n'y a donc pas de place pour les erreurs, la moindre erreur technique et le fond du classement vous tend les bras. Il va falloir rester concentré pendant 2 semaines tout en volant en plein soleil par des températures de plus de 30 °C. Le défi est posé, les entraînements terminés. C'est parti pour se disputer le titre de champion du monde!

Opening Ceremony et journées annulées:

Tout championnat du monde commence par une cérémonie

d'ouverture le soir précédant la première épreuve. Celle-ci est organisée par le super team de Leszno. Ils nous ont fait défiler en musique sur l'aérodrome avec la présence des officiels de la FAI et de la ville. Ceci était suivi d'un show aérien impressionnant à la mode polonaise (certaines personnes de l'OFAC auraient



Pompon girl du team Suisse!

fulminé;-)) avec présentation de voltige sur le Perkoz, parachutistes, gyrocopter, et vol en formation des remorqueurs. Anecdote à mentionner: un des remorqueurs a déchiqueté une voiture en rentrant au parking avec son hélice à la fin du show; oui ils n'y vont pas par quatre chemins! Soirée très amicale et modérée vu que nous entrons dès maintenant dans le vif du sujet.

Malheureusement, la météo ne joue pas avec nous et nous serons «groundés» les 4 premiers jours (très stable et très chaud le plus souvent). Ceci aura au moins eu le mérite de perfectionner ma technique de beach-volley. Pour la petite histoire, une journée annulée signifie le plus souvent montage des planeurs, mise en piste et attente de la décision du comité si le jour sera volé ou pas, souvent jusqu'à 4h l'après-midi. Cette attente fait partie de la pression de ces compétitions où nous devons rester prêts au départ avec 100% de nos capacités

pour l'éventuelle épreuve, qui peut encore changer 30 minutes avant le départ!

Day 1 01.08.13:

Réveil, coup d'œil aux modèles météo, cette fois c'est la bonne, le briefing le confirmera. Montage du planeur en prenant soin de «polisher» toutes les surfaces, rajout de quelques bouteilles d'eau pour amener la masse en

ligne selon l'horaire et là, c'est la course. Certains teams volent ensemble dans des paquets comme on dit, d'autres tentent de se cacher ou font de faux départs pour inciter les autres à partir ce qui sera alors un marquage de thermique pour les suivants. Le team et moi partons dans les premiers et effectuons le vol avec un «Mac Cready» de 2 m/s et 130-140 km/h au badin, tous les

thermique qui me dicte la vitesse d'arrivée à utiliser. La ligne d'arrivée est alors passée à 100 m/sol, 150 km/h à 3 km de la piste. Mes 91 km/h de moyenne sauvent ce vol pour 126 points derrière le premier. Content du résultat pour moi, pilote de montagne, qui dois rivaliser avec des gens qui ont plus de 1000 h de vol de plaine. Le suivi des rues de cumulus dans le nord-ouest ça les connaît! La traditionnelle soirée internationale clôt en beauté cette belle journée avec les spécialités culinaires de 23 pays et des histoires aéronautiques en tous genres!

Day 2 02.08.13:

Pour ce deuxième jour d'épreuve, on annonce une météo plutôt bleue. Dans l'est, cumulus possibles et de bonnes ascendances en général. Préparation et bichonnage de la machine tuent le temps en attendant le début des remorquages. Nous sommes dans les starting-blocks et décollons enfin. Une météo bleue signifie beaucoup de planeurs dans le même thermique (facile à localiser), il faut ouvrir l'œil. C'est alors que nous spiraloons en formation serrée avec les autres pilotes pour prendre le maximum d'altitude avant l'ouverture de la ligne. Nous sommes si rapprochés que je peux voir les imperfections de surface du planeur me précédant dans la spirale. C'est grisant mais ça demande le maximum de concen-



Passage du Perkoz!

limite de tolérance (+/- 10 kg), contrôle du bazar électronique (indispensable pour l'enregistrement du vol, la navigation et l'optimisation des trajectoires). Ici, ce ne sont pas moins de trois enregistreurs GPS indépendants (un principal et deux backups) qui marquent la précieuse route volée avec tous les paramètres nécessaires à l'évaluation du vol pour le classement! Le briefing confirme alors la bonne météo et nous devons voler 250 km le plus vite possible. Nous décidons de l'heure idéale pour franchir la ligne de départ et le briefing interne de l'équipe est bouclé. Les remorquages commencent, ça sent vraiment le chaud! Gros cumulus et rues sont au rendez-vous, il ne reste plus qu'à bien choisir sa route. En attendant l'ouverture de la ligne de départ (15 minutes après le dernier décollage), les thermiques sont bons et ce n'est pas moins de 20 planeurs que l'on peut compter dans certaines pompes (deux classes en l'air avec un point de départ dans la même région, ça fait beaucoup de monde dans le volume!). Nous passons alors la

thermiques plus faibles que cette valeur ne seront pas pris et le vol poursuivi.

Nous cheminons le plus possible (vol en ligne droite dans des zones ascendantes pour moins descendre). Un point un peu plus bas nous force à prendre un thermique plus faible où nous perdons alors quelques km/h de moyenne. La fin du vol se fera en solitaire pour moi, le travail d'équipe a payé mais c'est toujours la décision individuelle qui fait la différence dans les situations où une opportunité se présente. L'altitude pour l'arrivée en plané est faite dans le dernier



Prêt au départ avec un ciel comme on l'aime!

tration tout en observant l'évolution de la météo sur la route: une AAT sur 4 heures en forme de flèche de lance dans l'est de la région. Nous prévoyons une moyenne de 100 km/h ce qui signifie que nous devons voler 400 km. Après l'ouverture de la ligne, nous volons au sud pour rejoindre les cumulus qui son loooooooin. Une fois arrivés sous ceux-ci, ça bombarde pas mal, mais nous sommes déjà en dessous de la moyenne prévue; il faut donc raccourcir le trajet afin de ne pas voler trop longtemps et perdre encore de la vitesse. Le premier point est tourné et un point bas sur le trajet du deuxième point nous force à réduire la distance à voler au minimum pour le trajet restant. Difficile de savoir où en sont les autres pendant ce genre d'épreuve. En effet, les départs étant différés et la distance libre dans une certaine fourchette, il est difficile de juger. Un minuscule fracto (petit fragment de cumulus) me tend les bras au bord du deuxième point. Il me propulse de 800 m à 1700 m avec un vario de 3 m/s pour finir par raccrocher les cumulus vers le troisième point. Belles rues en direction de l'est mais le temps joue contre nous, il faut malheureusement rentrer le plus vite possible. Cap à l'ouest au-dessus des énormes plaines agricoles. C'est tout bleu et nous entendons déjà nos amis de la classe «standard» se plaindre des mauvais thermiques vers le dernier point. Courageux, Charlie Kilo et moi prenons les devants pour rentrer le plus vite possible, il se fait tard et les thermiques ne feront que de diminuer en intensité. En cheminant un peu et en prenant deux trois thermiques en dessous de notre Mac Cready initial, nous finissons loin derrière nos 100 km/h, à 500 m/sol à 50 km de l'arrivée. Ce n'est plus qu'une question de survie; sur la pointe des pieds nous trouvons le dernier thermique de 50 cm/s en prenant la



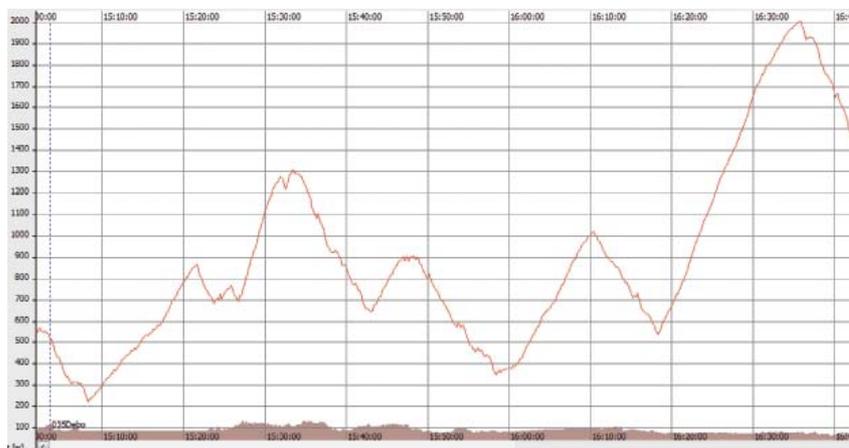
Bichonnage avec amour!

décision de faire une arrivée sans réserve. La ligne d'arrivée est passée à 95 km/h aux minima (la ligne à haute tension ne passe pas loin dessous, ouf!). J'espère encore faire le terrain ce qui finalement sera le cas. Le circuit est donc bouclé, arrivée à la maison avec une vitesse de 76 km/h. Il fallait y croire. Quelques vaches creusent l'écart dans le classement et les faibles différences de vitesse dans les 20 premiers me permettent de rester dans le quart haut du classement général. Il ne reste plus qu'à remonter ça petit à petit!

Day 3 03.08.13:

Encore une journée bleue qui commence à Leszno. 172 km à but fixé ne nous laissent pas vraiment le choix de la route. Une fois dans le ciel, nous partons dans

les premiers pour ne pas subir l'affaiblissement thermique de fin de journée, vu les décollages déjà tardifs, et l'expérience de la veille. La ligne ouvre, départ avec 1.2 au Mac Cready. Premier leg très peu convaincant, je m'accroche à chercher une valeur de thermique supérieur à mon Mac Cready jusqu'au premier point. 42 km de plané dans un air très calme, ça se présente mal. Je passe sous les 200 m/sol, il faut trouver n'importe quoi pour ne pas vacher! Une moissonneuse qui travaille à côté d'un coin de forêt près d'une autoroute et je retrouve 1 m/s depuis 150 m/sol, mais revenu 5 km en arrière! Concentré pour ne pas perdre plus, j'entends mes camarades transiter 1000 m plus haut après avoir trouvé une bouée de secours avant moi. L'altitude est



Profil du vol!

refaite et je me sens satellisé à 800 m! Je continue sur le circuit avec une route un peu plus directe que les autres pour tenter de rattraper le retard. Pouf! 2.5 m/s me propulsent et je rattrape le retard. Plus que 2 minutes d'écart; il faut continuer à avancer dans le bleu et en solo. C'est le seul moyen de remonter le classement, sinon ce sera la même place que les autres ou pire. Il faut y croire, impossible de cheminer et c'est un thermique tous les 20 km qui me fait avancer. Difficile mais ça passe et je rejoins le troupeau de tête qui est 500 m plus haut que moi dans le thermique. Ils le quittent à 1400 m pour avancer. Moi, rejoint par Yves et Mario, je reste dans le thermique plutôt bon pour la journée et nous nous accrochons jusqu'à pouvoir passer les 2000 m, impensable il y a 1 heure où je me trouvais complètement enterré! Yeeees, j'ai l'altitude pour rentrer, 100 m sur le plan au kilomètre 60. C'est très optimiste avec un planeur de 37 de finesse en air calme mais ça permet au moins de largement surpasser les autres qui ont toujours de la peine dans les basses couches! Je plane exactement sur le track, dépasse le paquet de tête 700 m plus haut qu'eux et j'avance en direction de l'arrivée. Un petit vario de 0.5 me fait gagner les derniers mètres de réserve pour rentrer à coup sûr et c'est second de la manche que je passe la ligne d'arrivée! Les concurrents les plus dangereux se sont «vachés» ou sont derrière, la tête du général s'ouvre enfin! Comme quoi dans les jours difficiles, il faut y croire jusqu'au bout et ne pas se laisser déconcentrer par une erreur quand on est au plus bas!

Day 4 05.08.13:

Nouvelle journée, nouvelle AAT de 3h! Très bonne météo; il va falloir bien choisir sa ligne. On cherchera à voler à 100 km/h de moyenne une fois de plus.



Un fois en l'air, plusieurs trajectoires sont essayées pour trouver la meilleure le long des 10 km de la ligne de départ! Le choix est fait, la ligne est ouverte et c'est parti. Le cheminement marche bien, 1400 m de plafond et ça bombarde. Le premier thermique n'est pas si bon, trois tours de spirale dans moins de 2 m/s me coûteront 10 places sur la journée. Heureusement, je ne le sais pas encore! Je sors de cette pompe rapidement quand Charlie Kilo annonce les 3 m/s tant attendus 1 km plus loin... La suite du vol est très bonne avec une moyenne à plus de 100 km/h sur les 3 premiers legs. Les cercles AAT sont bien entamés tout en tentant de garder la même ligne pour ce circuit en «allers-retours» au sud de la zone (l'épreuve comporte 4 points de virages plus ou moins alignés sur un axe ouest-nord-ouest au sud du terrain). Comme ça, en connaissant la ligne, on ne tombe plus dans les pièges! Le dernier leg est moins fameux vu qu'il faut remonter au nord où la météo est moins bonne. C'est à cadence réduite que le dernier thermique est trouvé et presque 10 km/h perdus sur cette branche. Il fallait partir plus tôt! Mais, on est toujours plus malin après coup. Le plané final rattrape les patates et c'est un milieu de classement pour moi. Heureusement, les écarts

sont très faibles jusque-là, vu les performances très serrées des 20 premiers pilotes, et je ne recule que d'une place au général. Mes coéquipiers ayant choisi de voler un peu plus loin dans un des cercles, arrivent derrière. Il va falloir rester constant pour conserver ce podium pour la suite!

Day 5 06.08.13:

Les jours précédents ont démontré que ma météo favorite est plutôt le temps difficile. En effet, le coefficient de mon planeur et ma petite expérience du vol de plaine ne jouent pas en ma faveur quand il faut aller tout droit sous les rues de cumulus. Ce jour s'annonce donc plutôt favorable pour moi; petites moyennes avec des thermiques faibles et de longs planés. Bleu, bleu avec un temps voilé qui rentre par l'est. Il faut se dépêcher pour voler. La mise en l'air des machines est embrayée et vu le peu de thermiques et le fait qu'ils soient secs, il se forme deux grands paquets de planeurs qui attendent l'ouverture de la ligne! Les spirales sont tournées nez dans la queue du précédent, et une fois la ligne ouverte, c'est au premier qui se lancera! Oui, dans ces journées mieux vaut être derrière pour voir les paquets de planeurs marquer les pompes devant, mais aussi ne pas trop attendre ou on se retrouve à



Arrivée, triomphant du bleu!

l'ombre. Notre départ est réussi et nous nous trouvons derrière le premier tiers, où se trouvent les concurrents directs. Parfait, c'est un but fixé de 244 km. De longs planés avec tout de même de bons thermiques nous font avancer prudemment mais sûrement. La moyenne n'est pas terrible après le premier point, on est un peu derrière le rythme. Là, je repère un rapace qui spirale à 2 km au sud de la route choisie par le peloton de tête. C'est le moment ou jamais de saisir l'opportunité. Et ça paye, avec un thermique 2 fois plus puissant que celui des autres, qui nous monte à près de 1800 m. On prend l'avantage en retrouvant tous les concurrents plus bas que nous dans un thermique visiblement puissant, car les deux catégories sont dedans et c'est le seul cumulus de la journée! Les planeurs standards spiralent plus large que nous vu leur poids plus important. On se retrouve donc avec deux carrousels concentriques, avec 2 rayons différents, qui montent ensemble dans cette immense cheminée avant le deuxième point. Il y a des planeurs devant, derrière, dessous et à droite. Il ne faut pas faire d'erreur dans cette situation, sinon c'est la collision. Le plafond est fait et c'est en tête que je peux planer vers le deuxième point de virage. Autour c'est bleu jusqu'à l'arrivée. La stratégie, vu la force et la hauteur

du dernier thermique qui était le meilleur de la journée avec 2300 m de plafond, consiste à revenir plus tard dans ce thermique qui, espérons-le, sera encore là! Ceci coûte une déviation de la route directe théoriquement trop grande, mais pas le choix vu la tristesse de ce qui nous attend ensuite. Je vole un peu plus vite pour gagner l'avance nécessaire sur les concurrents et rejoins le thermique, il me monte assez haut pour tenter une arrivée directe avec une centaine de mètres sur le plan d'arrivée. Sur la pointe des pieds avec un Mac Cready de 0.5 pour compenser la publicité du constructeur! À mes côtés ne reste plus que «Hotel Four» un Suédois qui finira avec moi ce circuit challenge en levant les pieds au passage du seuil de piste! Une magnifique deuxième place (le Suédois avait un handicap plus faible que le mien!) après tant de sueur. Saisir l'opportunité de se détacher du paquet au bon moment a payé cette fois. Grâce au rapace, je remonte d'un rang au général, et j'espère garder les bonnes ondes de Dame Nature!

Day 6 07.08.13:

Exercice patate aujourd'hui; c'est comme ça qu'on appelle un vol de concours dans une météo dominée par les thermiques bleus sous voile de cirrus. La chance de vacher est au plus haut! Pas de

stratégie particulière, à part partir le plus tôt possible, car vu la force annoncée des thermiques et le voile qui rentre déjà durant les remorquages, on prévoit 70 km/h de moyenne maximum! Le passage de la ligne est mauvais, on est plus bas que lors de la première tentative. On a perdu du temps et de l'altitude. C'est de ma faute, et il va falloir faire avec. Comme prévu, l'ombre arrive déjà sur le premier leg. Raccrochage par terre dans rien du tout et je suis constamment 200 m plus bas que mes équipiers. Impossible de rattraper l'altitude. Je suis tout de même à la rame et on perd Whiskey sur la route du deuxième point. Chaque frémississement de la masse d'air est un soulagement. L'ombre avance avec nous, et il faut rester au soleil. Difficile à faire et sur la rentrée on entend de plus en plus de «vachés». Nous sommes en petits paquets et je les suis toujours en grenouillant plus bas. Je reste accroché finalement 5 km derrière et les entends dire qu'ils sont dans la même situation. Une ferme me sauve dans 50 cm/s et je peux les rejoindre dans leur trou où règne un petit thermique. On est enfin à la même altitude et sur la pointe des pieds on avance vers l'arrivée. Un dernier thermique nous monte pour être 100 m sous le plan d'arrivée. Il ne reste plus qu'un Lituanien et Charlie Kilo. On tente le tout pour le tout et on plane direct sur le track. Il faut enjamber une forêt pour faire le dernier point, et on n'est pas bien haut mais ça passe aux minima. Impossible de trouver quoi que ce soit. Le vent d'ouest est le dernier espoir sur le flanc est d'une forêt qui pourrait hypothétiquement créer une ligne portante. Eeeeeeeet non, je passe sous les cimes des arbres en base d'un champ repéré depuis ma situation critique et c'est la vache. Le Lituanien se mettra dans le même champ et Charlie Kilo fait encore 3 kilomètres et se vache 2 bornes avant la ligne



Vaché 6 km avant l'arrivée!

d'arrivée! Je saute du planeur, appelle mon dépanneur, en gardant les yeux fixés au ciel sur la trajectoire d'arrivée. Personne, personne, personne; on est donc dans ceux qui ont fait la plus grande distance et toute la classe est «vachée». Il ne reste plus qu'à espérer que l'épreuve soit validée. Il faut que 16 planeurs aient fait plus de 100 km pour la validation. Peu de points à la clé, mais vu les faibles écarts, un point est un point! Soulagement, l'épreuve est validée et je prends la tête du général! Ceci m'aura coûté pas mal de transpiration, une trappe de train d'atterrissage cassée, plus 20 plaques de chocolat pour le Slovaque qui m'a gentiment réparé la trappe. Lendemain annoncé avec passage du front; on fête la journée avec les Français comme il se doit!

Le suspense est à son comble jusqu'au samedi matin 10.08.13, dernier jour d'épreuve où, au briefing, une épreuve est finalement décidée. La danse de la pluie n'aura pas fonctionné; je dois défendre ma place!

Day 7 10.08.13: Last but not least

Au briefing, on sent la tension. Rien n'est joué, les écarts de points sont petits et la moindre erreur se payera cash. Météo annoncée plutôt bonne, mais l'épreuve AAT est très

longue pour la durée prévue de convection. Il faudra partir très vite pour ne pas se retrouver dans des thermiques faiblissants. Le décollage est tardif en raison de la convection qui peine à démarrer à cause du vent soutenu. Décidément cette journée va laisser une bonne place à la chance. Il faut partir au plus vite; la théorie dit qu'il faut talonner le deuxième au général pour être sûr de voler avec celui qui fera tout pour vous battre. Un de mes équipiers talonne les Français qui sont les plus forts dans ce genre de météo «bretonne»! À la dernière minute, je décide de faire le vol comme d'habi-

tude, sans suivre les autres. C'est ce qui a payé jusque-là. Ligne ouverte et c'est le départ de toute la classe quasi simultanément. Le cheminement est bon, notre ligne est un peu plus nord que les Français, mais nous sommes plus ou moins au même niveau sur les 2 premiers legs avec les Allemands, adversaires directs. Difficile avec des plafonds plutôt bas et une convection faiblissante déjà sur la moitié du deuxième leg. La vitesse moyenne commence à faiblir et je m'accroche pour avancer. Il faut absolument rentrer sinon c'est perdu. Plané dans le bleu en direction de la maison après le deuxième point et c'est le calme plat jusqu'à 700 m où je suis obligé de prendre 40 cm/s pour survivre avec quelques autres compères. 4 km à l'est, je vois un paquet de planeurs bien plus haut qui ont l'air de monter; c'est malheureusement inatteignable et c'est ce thermique qui fera la différence. Après 15 minutes de galère je repasse les 1000 m et j'avance avec le soleil descendant. Il me faut encore 300 m pour pouvoir rentrer et c'est un 1 m/s sur une usine d'incinération qui me sauvera finalement. Arrivée à la maison, avec 10 km/h de moins que le premier. L'écart s'est bel et bien creusé dans ce dernier thermique. Beaucoup de points sur cette épreuve malgré 1/3 de «vachés» qui permettront de baisser un peu le nombre de points de vitesse. Le championnat du monde est terminé, rangement des machines pour le voyage de retour et grande soirée de clôture au hangar et dans la ville jusqu'à tard dans la nuit, et enfin le classement final qui nous est communiqué par Internet!



Attente du départ avec mon dépanneur!

Remise des prix 11.08.13:

Ce n'est pas tous les jours que l'on apprend que la troisième marche du podium d'un championnat du monde est pour vous! Ce beau dimanche ensoleillé permet la cérémonie de remise des prix en plein air. Le podium est uniquement francophone avec deux Français et moi, Suisse romand, sur un podium historique pour la Suisse!



La Suisse se distingue au classement par équipes avec également une troisième place! C'est un incroyable sentiment et une magnifique motivation pour continuer à progresser en compétition de vol de distance! Je remercie ici en particulier mon dépanneur, Freddy STAUFFIGER du GVV de Fricktal, pour son engagement comme équipier au sol pour moi, herzlichen Dank Freddy!

Je remercie mes compagnons de vol Mario STRAUB, Alexandre OSEN et Yves GERSTER pour le travail d'équipe dans le ciel!

Un grand merci à tout le team suisse présent sur place pour les informations en temps réel sans quoi rien n'aurait été possible, en particulier pour le dévouement des coachs Hildi SCHÖNMANN et Jaro MISUN! Je remercie également mon club, le Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher (GGVVM) pour la mise à disposition du planeur (et de son équipement électronique), pour mes heures d'entraînement 2013 et ces Championnats du Monde.

Merci enfin à la Fédération Suisse de Vol à Voile pour son soutien financier et médiatique.

Texte et photos: Maxime Petitpierre



Team Switzerland!

ESCAPADE EN CROATIE

Récit de voyage de Hani Dabbagh, pilote GVM

Nous étions bouche bée. Notre taxi roulait sur la piste d'atterrissage pour nous servir de «follow me car»! Nous venions d'atterrir à Hvar, un aérodrome folklorique en Croatie où les seuls êtres vivants avant notre arrivée étaient un âne et un cheval, «le Ground Maintenance Crew» selon les dires du chauffeur de taxi.



Depuis une dizaine d'années, j'ai la chance de pouvoir partir en avion avec un de mes deux enfants, en alternance. Ce sont des moments privilégiés de partage et de complicité pendant lesquels j'ai beaucoup de plaisir à les voir grandir. Cette année c'était au tour de mon fils Nabil, 21 ans. Nabil avait 10 ans quand on a commencé cette tradition et depuis il a suivi les cours de radiotéléphonie à l'Aéroclub de Genève où je suis membre depuis plus de vingt ans. Aujourd'hui, c'est lui qui s'occupe de la radio, et ça me libère d'une tâche importante.

Nous voulions retourner en Croatie deux ans après notre dernière visite. Nous avons un souvenir inoubliable d'un voyage qui comprenait la traversée des Alpes, une vue imprenable de Venise et des vols de 1000 ft sur une mer turquoise constellée d'îles. La dernière fois, nous avons dû renoncer à descendre à Dubrovnik et cela nous travaillait depuis.

Donc début juin, après une bonne discussion avec le météorologue de Cointrin, nous nous sommes dépêchés de partir avant l'arrivée l'après-midi d'une perturbation qui s'est installée à Genève pendant toute la période de notre voyage. Quelle chance! Une fois n'est pas coutume. Et pour changer du Piper Dakota, avion de prédilection de tous nos autres voyages, nous avons choisi de partir avec un DA40 du Club. J'avais jusqu'à présent repoussé ma transition sur Diamond, ne le trouvant pas assez performant pour les petits terrains que nous aimons visiter. Mais cette fois, j'avais vraiment envie de piloter un avion moderne avec une instrumentation moderne. Alors grâce aux talents – et à la patience – de mon instructeur depuis toujours, Philippe Larde-raz, j'ai pu faire la transition au printemps.



Je suis maintenant mordu du DA40. Avec deux personnes à bord, il est idéal pour les longs voyages. Il a un confort inégalé aussi bien physique que mental, avec des sièges confortables, une excellente visibilité et surtout le G1000 donnant une excellente «situational awareness» (surtout appréciée quand on navigue dans les méandres des zones contrôlées de Milan), un autopilote 2 axes, et un Fadec. Le tout fait qu'on arrive moins fatigué qu'auparavant.

Notre route nous a donc amenés de Genève au-dessus du col du Simplon, à travers les zones contrôlées de Milan, Bergamo, Brescia, en effleurant Venise jusqu'à notre destination à Mali Losinj. Trois heures et demie de vues aussi variées que magnifiques. Une juxtaposition de montagnes, des lacs, la vue magique de Venise, suivie par une petite traversée maritime, c'était inoubliable. Nous avons toujours eu des contrôleurs très sympas, nous donnant volontiers permission de traverser leurs zones. Nous savons maintenant que les contrôleurs italiens aiment toujours connaître notre ETE, alors nous étions bien préparés cette fois. Nabil s'est super bien débrouillé à la radio, et j'étais fier d'entendre sa confiance et sa fluidité au fur et à mesure qu'on avançait dans notre voyage.

Mali Losinj est une jolie île avec un aérodrome contrôlé, qui a même la douane. C'était le même Marshall qu'il y a deux ans, mais toujours aussi bourru malheureusement. Une surprise nous attendait à l'arrivée. Quand on voyage on apporte un grand sac avec toutes nos affaires pour la semaine, qu'on laisse toujours dans l'avion. On a aussi un sac à dos dans lequel on «transvase» nos affaires pour la nuit. De cette manière nous allégeons notre charge.

Cette fois, j'ai voulu bien faire et j'ai pré-chargé le sac à dos avec nos affaires de toilette, une chose en moins à faire à destination, n'est-ce pas? Malheureusement, en arrivant à Losinj, nous avons découvert que nous avons oublié ce sac à Genève. Pas grave en soi, sauf que... dans ce sac il y avait mes lentilles de contact (journalières) ainsi que mes lunettes. Il ne me restait que les lentilles sur mes yeux, lentilles que je devais jeter ce soir-là. Petit problème, donc.



L'aérodrome de Mali Losinj

C'est là que nous avons goûté à notre première rencontre de la gentillesse croate. Nous avons demandé à notre chauffeur de taxi de nous amener chez l'opticien le plus proche. Il nous a dit que c'était certainement fermé le samedi après-midi, mais qu'il allait voir. Il a baragouiné un peu au téléphone et s'est retourné vers moi et m'a demandé, "quelle est votre dioptrie?" Puis à 17h10 précises, je devais me rendre dans un certain bar où un set de lentilles jetables m'attendrait. Et effectivement, à l'heure indiquée nous avons trouvé deux boîtes de lentilles d'une bonne marque avec ma correction. C'était un peu surréaliste de commander des lentilles dans un bar, mais elles étaient bien là. Le chauffeur de taxi nous a sauvés!

Cette expérience était assez typique de ce que nous avons ren-

contré pendant notre semaine. Il y a par exemple le Marshall à Dubrovnik à qui nous avons payé les taxes d'atterrissage et parking. Il est venu nous retrouver dans la salle de briefing pour nous dire que nous avons trop payé car il pensait qu'on allait passer la nuit à Dubrovnik. Un jeune étudiant de Zagreb qui travaillait l'été à l'aéroport de Dubrovnik nous a emmenés en ville, nous a attendus et nous a ramenés à l'aéroport. Tout le long il nous a raconté l'histoire de la ville.

Notre vol de Pula à Dubrovnik suivait la Route AD1 à max 1500 ft, au-dessus de superbes petites îles entourées d'une eau cristalline, avec des bateaux comme suspendus sur la surface de l'eau. On avait une visibilité parfaite, le calme à la radio, tous les instruments au vert, et comme seul accompagnement le ronronnement du moteur. On était au paradis. Les contrôleurs étaient toujours très sympas sur toute la route. Ils nous attendaient toujours au «hand over» avec un «Radar Contact» et on continuait sur notre chemin. Presque de l'IFR.

A Dubrovnik, le contrôleur nous a même passé avant un 757 de Lufthansa. Comme les grands. Les formalités se sont bien passées, il faut juste prévoir du temps. Nous aimons toujours faire le plein et toute l'administration à l'arrivée. Cela nous fait

moins de stress au départ. C'est comme ça que nous sommes partis visiter la ville, seulement après avoir fait le plein et passé notre plan de vol pour Hvar.

Nous avons entendu parler de Hvar par nos amis à l'Aéro-Club et ça nous donnait envie d'y aller. Un petit coup de fil au gestionnaire suffisait pour la permission – ainsi que le fameux taxi. Nous aimons beaucoup ces petits aérodromes champêtres. Quel contraste! Le lendemain de notre arrivée, nous sommes partis à la découverte de l'île. La ville de Hvar est très loin de l'aérodrome. Nous vous conseillerions Stari Grad, qui est plus proche et aussi sympathique.

Sur notre chemin de retour nous sommes passés par Pula pour le fuel et la douane, avons fait un night stop à Lugano, gardant la traversée des Alpes pour le surlendemain par une splendide météo.

Cinq jours et une douzaine d'heures de vol plus tard, la voix familière des contrôleurs de Genève résonnait à nouveau dans nos écouteurs et nous étions «home» avant même d'atterrir. C'était cinq jours d'aventure, cinq jours de découvertes, cinq jours de complicité avec mon fils. Quelle chance, quel privilège. Je me réjouis déjà de l'année prochaine avec ma fille!

Lien du voyage: <http://tiny.cc/flyingmovie>



Nabil à Mali Losinj

WARBIRDS TATOO AU GAM GENÈVE

Par Pierre-Edouard Hunkeler, membre du GAM Genève et co-organisateur du Warbird Tatoo 2013

Tout a commencé par l'envoi d'un mail de Klaus Schillumeit à notre président en début d'année.

Klaus Schillumeit est l'habituel organisateur des meetings Warbirds Tatoo, c'est-à-dire une sorte d'amicale de pilotes d'aéromodélisme qui mettent en valeur des aéronefs des Première et Seconde Guerres mondiales. Klaus demandait à notre club s'il était intéressé par l'organisation de l'édition 2013 du Warbird Tatoo.

Or, il avait été décidé qu'en 2013 il ne serait pas spécialement organisé de meeting dans notre club, celui-ci ayant déjà fort à faire avec l'organisation du Geneva Air-Cup (Concours F3M) prévu au mois de juin. Qu'à cela ne tienne, nous avions des «warbirdistes» dans nos rangs et si ceux-ci étaient d'accord de se lancer dans cette organisation, alors nous accepterions cette proposition de K. Schillumeit. Votation a été faite lors de notre assemblée générale de mars et tous ont été d'accord de se lancer dans cette nouvelle aventure.

C'est donc avec un grand plaisir que le GAM Genève a accueilli en ce premier jour d'automne, sous un soleil radieux et une température idéale, la rencontre amicale Warbird Tatoo 2013.

Plus de 26 pilotes et 35 machines en provenance de toute la Romandie, et même de Suisse alémanique, ont répondu présents au rendez-vous afin que la fête soit réussie. La qualité et la taille des machines laissent rêveur (voir photos).

La journée s'est déroulée dans une ambiance bon enfant, tous les pilotes se connaissant déjà à travers d'autres meetings passés ensemble, et cela sans casse de 9h00 à 19h30 avec une pause de midi où les participants ont pu profiter d'un repas-boisson organisé par le GAM.

La présentation des modèles fut à la hauteur de la qualité de finition de ceux-ci et de nombreux vols (en patrouille parfois)



ont égayé les visiteurs. Il y avait là une belle brochette de passionnés venant de divers coins de la Romandie mais nous avons aussi eu le plaisir d'accueillir une équipe venue d'Argovie pour rencontrer quelques-uns de ses amis et aussi pour découvrir la magnifique piste en herbe du GAM Genève.

Le public, relativement nombreux malgré l'absence de pub, a apprécié le spectacle proposé par les as du manche, les visiteurs ont aussi pu admirer le niveau de reproduction exacte de certaines machines par rapport aux originaux.

Un challenge a été remis à un participant à la fin de la journée. Ce trophée est distribué en fonction de critères de beauté ainsi que de la présentation de la machine en vol. Il est remis en jeu à chaque amicale. Le challenge cette année a été gagné par Alain Fontana.

La journée s'est terminée par une fondue géante faite dans un chaudron de cuivre sur un feu de bois. Les participants n'ayant plus qu'à faire la ronde en tenant leur fourchette à la main.

Nous remercions encore activement tous les participants ainsi que les membres du GAM pour l'organisation, l'ambiance et la bonne humeur qui n'ont cessé de régner durant cette journée.



Fiduciaire Edmond Favre SA
Genève - Suisse

Michel Favre
Président

Moreno Sella
Administrateur Délégué

Conseil d'entreprise
Audit et révision
Finance
Comptabilité
Fiscalité

11 Rue de Candolle 1205 Genève - Tél +41 22 819 08 00 Fax +41 22 819 08 01
E-mail info@fief.ch Site Internet www.fief.ch

CHAMBRE FIDUCIAIRE
Membre



***Votre objectif?
Nous y participons!***

Librairie de l'Aviation - 14, rue Lissignol - 1201 Genève
www.aerodif.ch - librairie@aerodif.ch - tél./fax +41 (0)22 738 21 31

librairie de
L'AVIATION

MEM/0713

SPORT-TOTO
développons le sport!



***Votre courtier
spécialiste en
assurances aviation***

Génassurances SA
Rue de la Serre 11 CH – 2001 Neuchâtel
Tél. +41 32 723 08 10 Fax +41 32 725 90 26
www.genassurances.ch info@genassurances.ch

LES GROUPES



Vol à moteur

François Tissot

022 798 65 08 , CP60, 1217 Meyrin 2, francois.tissot@aero-club.ch

www.aero-club.ch



Vol à voile

Patrick Mégard

079 203 33 25; adresse club: cp 114 1290 Versoix; president@gliding.ch

www.gliding.ch



Aéromodélisme

Klaus Brede

079 301 36 26; kbrede@bluewin.ch

www.gamgeneve.ch



Aérostatique

Christian Colquhoun

president@geneve-ballon.ch

www.geneve-ballon.ch



Pilotes de Montagne

Patrick Rasmussen

patrick.rasmussen@bluewin.ch

www.vol-montagne.ch



Parachutisme

Christine Simon

le Malpas, F-74270 Chaumont; 033 450 44 78 93

L'AÉRO-CLUB

www.aeroclub-geneve.com

LA FEUILLE VOLANTE

Bulletin de l'Aéro-Club de Genève

(association régionale genevoise de l'Aéro-Club de Suisse)

Paraît 4 fois par an, les 15 février, 15 mai, 15 août et 15 novembre

Rédaction et mise en page:

Patrick Schelling; tél.: 079 449 11 61

pschell23@bluewin.ch

Ligne graphique:

Céline Mahler

Impression:

Imprimerie Appi

Tirage 1'000 exemplaires

Correspondance

Aéro-Club de Genève

Section genevoise de l'AéCS

Case Postale 94, 1215 Genève 15

Président

Antoine Fatio

téléphone: 079 372 04 20

Secrétaire

Sophie Varlet

s_varlet@bluewin.ch



Aerospace

Chronographe multifonction en titane

Mouvement exclusif SuperQuartz™

Officiellement certifié chronomètre

Étanche à 100 m

Prix indicatif CHF 3990.-



WE KNOW WHY YOU FLY



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™