

Une fête pour un anniversaire mémorable

L'Aéro-Club de Genève fêtera en 2009 ses cent ans d'existence. Premier centre de formation des pilotes en Suisse lors des débuts de l'aviation, le Club genevois demeure l'une des sections les plus actives de l'AéCS. Cette année d'anniversaire sera marquée par toute une série de manifestations, destinées à familiariser davantage le grand public avec les activités du Club.



Photo: Martin Rudaz

Texte: **Martin Rudaz**

L'aviation suisse doit beaucoup aux pionniers genevois, tels que les frères Dufaux, Audemars, Taddéoli, Liwentaal ou Durafour par exemple, ou encore Marcel Weber, pilote militaire sur la ligne postale aérienne Dübendorf-Genève (1919), mais aussi premier moniteur de vol et premier directeur de «Cointrin». En cette époque précoce des «ailes helvétiques», l'Aéro-Club de Genève, ou «Club suisse d'aviation» (CSA) comme il s'appela jusqu'en 1933, fut le premier centre en Suisse à former des pilotes. Ainsi ce Club compte-il au nombre des plus anciennes organisations aériennes du pays.

Encouragement actif des nouvelles générations

L'Aéro-Club de Genève (situé à un «jet de pierre» des Alpes et du Jura, et bénéficiant donc d'une position idéale) fait encore aujourd'hui partie des sections les plus actives de l'AéCS. Le Club compte quelque 680 membres, répartis dans six sections qui sont également le reflet de la «Genève internationale», la moitié des pilotes étant d'origine étrangère. Si le Groupe de vol à moteur est toujours basé au bout du Léman, les autres sections se retrouvent sur des terrains mieux adaptés à leurs pratiques respectives, tels que Montricher pour le vol à voile ou Athenaz pour les aéro-modélistes, où ceux-ci disposent «en bien propre» d'une piste de 180 mètres sur 25. Les aéro-stiers de l'AeCG exercent principalement leur activité à Vessy. Afin d'encourager la relève, le Club propose des formations complètes dans toutes les disciplines. Ainsi, le Groupe de vol à moteur assure-t-il par exemple des formations jusqu'à la PPL(A) vol à moteur. Sur son site, le Club dispose aussi d'un local d'enseignement comportant six appareils d'entraînement pour le système



La proximité d'un aéroport international permet aux pilotes d'évoluer dans un environnement exigeant. La piste en herbe, longue de 823 mètres et large de 30, est ouverte toute l'année.

Garmin 1000, lequel est également intégré dans le nouveau Diamond DA40D. Des perfectionnements sont aussi proposés, de même que des formations au vol de nuit ou en montagne, ou encore à la voltige.

La piste en herbe, longue de 823 mètres et large de 30, est ouverte toute l'année. Possibilité existe en même temps d'utiliser la piste principale de l'aéroport international de Genève. Même si la proximité d'un aéroport international (avec ses quelque 180 000 mouvements annuels) peut présenter un avantage (par exemple, lorsque la piste en herbe est détremée), il en résulte néanmoins certaines contraintes. Celles-ci comprennent le strict respect des routes VFR pour les approches et les envols, tout autant que des altitudes spécifiées dans les divers secteurs de la TMA. De même convient-il d'accepter des mesures de sécurité plus strictes que dans les autres associations aéronautiques régionales. Depuis que l'aéroport satisfait aux normes de Schengen, on est réglementairement tenu de décliner son identité pour accéder aux locaux du Club. Toutefois, le fait de voler dans un tel environnement représente aussi un atout de taille pour les pilotes, aptes à évoluer dans un univers aérien des plus complexes.

Modernisation de la flotte

Les 14 avions de la flotte du Club (des Piper pour la plupart) affichaient au début 2008 un âge moyen de 17 ans, l'un d'entre eux atteignant déjà 33 ans. Le club a récemment acquis quatre appareils modernes, parmi lesquels deux nouveaux Tecnam P-2002, qui remplacent la flotte des Bravo AS202 pour la formation des nouveaux pilotes. Configuré en versi-

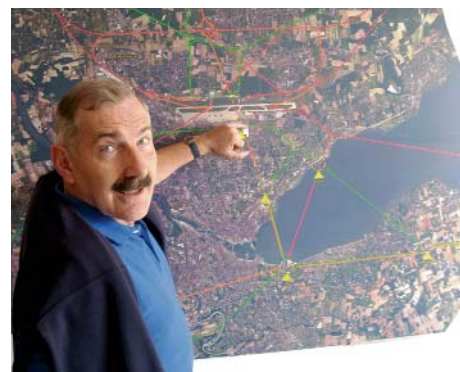
Programme des festivités en 2009

L'Aéro-Club de Genève a été fondé en 1909, cette même année où Blériot réussissait le survol de la Manche. Le but était de soutenir tous les aviateurs de Suisse, d'ouvrir des aérodromes, d'attribuer des prix de concours, d'établir des records et de promouvoir la création d'une aviation militaire nationale. Un siècle plus tard, cet objectif semble bien être atteint. 2009 verra la tenue, à Genève et dans ses environs, de manifestations destinées à fournir au grand public une meilleure impression des activités du Club. L'un des organisateurs, l'historien Jean-Claude Cailliez, annonce un programme qui s'étendra tout au long de l'année. Le lancement en sera donné le 4 février par un événement officiel dans les locaux du Club, où l'on baptisera les quatre nouveaux avions. Du 24 au 26 avril, une exposition publique d'aéro-philatélie (aéropostale) à caractère mondial se tiendra à Meyrin: PhilAero'09. Les traditionnelles fêtes de Genève, début août, seront donc marquées par une forte présence aéronautique. Les 4-6 septembre verront le départ de la fameuse course Gordon Bennett de ballons à Vessy (situé hors de la CTA de Cointrin), lors d'une Fête de l'air toutes disciplines confondues. En tractation: un possible rassemblement de la plupart des anciens appareils d'écologie ayant volé au cours des 100 ans d'existence du club genevois, et ceci dans le cadre de la manifestation «Geneva Classics».

www.aeroclub-geneve.com

on VLA (Very Light Aircraft), l'aéronef permet d'assurer une formation de qualité à moindre coût, sa structure plus légère, en matériaux composites, se révélant particulièrement économique à l'usage. De même, l'acquisition de deux Diamond DA40TDI (propulsés par moteur Diesel) a permis d'accomplir un saut technologique important. Ces engins sont dotés d'une avionique tout-écran de type Garmin G1000, le Tecnam disposant d'un système un peu moins sophistiqué, de type Garmin GNS430.

Ces Diamond autrichiens monomoteurs, qui se distinguent par leur consommation d'à peine 20 litres à l'heure et par leur niveau sonore de 72 dB, sont ainsi nettement plus sobres et plus silencieux que les Piper Archer qu'ils doivent remplacer. En outre, un concept de leasing nouveau pour le Club autorisera à l'avenir un renouvellement plus rapide de la flotte, selon un rythme de sept ans. ◀



Jean-Claude Cailliez, historien de l'Aéro-Club de Genève et Directeur culturel des manifestations de 2009.