
L'Aéro-Club de Genève: un jeune centenaire!

par J.C. Cailliez

Le temps s'est écoulé si rapidement que l'Aéro-Club est passé de l'âge du ballon à gaz à celui de l'homme-fusée en traversant presque sans anicroche toutes les étapes technologiques et humaines de l'aéronautique.

Citons dans le désordre:

- les montgolfières,
- le vol à moteur,
- le planeur (vol à voile),
- les modèles réduits,
- le parachute,
- l'hélicoptère.

Après 100 années, l'histoire de l'Aéro-Club de Genève se révèle comme un pan moderne de l'histoire de Genève tant elle est liée au développement économique de la cité qu'à l'aventure humaine des Genevois. Et ceci se mesure très bien, aussi au travers de tous ceux qui ont appris à voler ici (Suisses ou étrangers) ou plus simplement pratiqué les sports aériens, qu'au travers de ceux qui sont venus aux manifestations aériennes publiques et qui continuent à observer, toujours fascinés, l'activité performante de la piste de Cointrin.

Et pourtant, en **1909**, très peu de Suisses croient en l'avion. Parmi eux, un groupe romand avec une majorité de Genevois crée le Club Suisse d'Aviation (CSA) qui ne se voue qu'au vol à moteur alors que l'Aéro-Club de Suisse (AéCS), de 8 ans son aîné, ne connaît que le ballon à gaz. En **1911**, le CSA intègre l'AéCS en tant qu'unique section de Suisse en lien avec l'aviation pour tous les aviateurs d'Helvétie, un monopole! Avant la 1^{re} Guerre mondiale, la mise sur pieds de meetings sur terre et sur l'eau, l'ouverture de terrains d'aviations, la constitution de prix pour les aviateurs, occupent

fortement le CSA. Mais la guerre stoppe l'aviation civile partout en Europe jusqu'en **1919**.

Dès lors, suite aux progrès techniques apportés à l'avion, acquis sur les champs de bataille, les 1^{res} compagnies de transport se créent et les aéroclubs doivent former des pilotes. La location d'un 1^{er} appareil (**1926**) puis son achat débute la constitution d'une flotte d'avions par le club, aptes à former jeunes et moins jeunes ainsi qu'à offrir aux brevetés le moyen de voyager en Europe et autour de la Méditerranée. Les concours d'atterrissage naissent alors pour améliorer encore les qualités du pilotage. Avec un ou deux instructeurs, on donne aussi une 1^{re} formation à ceux qui suivent la filière de pilote militaire. Mais jusque là, la pratique de l'air reste réservée à ceux qui possèdent une fortune personnelle. Si bien que les jeunes employés relanceront la mode du planeur dès **1930** et ceux en âge scolaire ou d'apprentissage s'organiseront autour des modèles réduits dès **1936**.

La guerre de **1939-45** immobilise à nouveau l'essor économique et celui de l'Aéro-Club de Genève. Seuls les planeurs et les modèles réduits utilisent la surface de Cointrin où on ne voit passer que de rares avions. En **1946**, les surplus d'appareils américains fournissent des centaines de Piper L4, qu'on renommera «Cub», presque neufs, à des prix dérisoires, qui permettent de doubler le nombre d'avions immatriculés en Suisse et offrir une formation au pilotage à moindre coût à tout amateur. Comme le phoenix, comme en 1919, l'Aéro-Club renaît de ses cendres et reprend alors son essor et son développement.

En **1961**, la structure de l'Aéro-Club de Genève est remodelée en groupes possédant une autonomie de gestion et leur propre comité de direction, sous la houlette administrative du Conseil de la Section genevoise. Le nombre de membres croissant, il n'est plus possible de gérer hommes et matériel comme en 1930. L'activité se répartit d'ailleurs maintenant sur divers sites, notamment :

- Cointrin (vol à moteur),
- Montricher (vol à voile),
- Athenaz (modèles réduits),
- Vessy (montgolfières).

On peut encore ajouter le Vol en montagne et la Voltige aérienne. Et rien de tout cela ne fonctionnerait sans des moniteurs dévoués et compétents qui sont aujourd'hui au club près d'une cinquantaine.

L'activité de la zone aéroportuaire de Cointrin a également fortement augmenté depuis 1922, plus encore que celle du club. Si bien que les pilotes qui sont formés de nos jours sont aptes à maîtriser leurs conditions de vol dans un univers bien plus complexe que si leur écolage avait eu lieu dans une campagne éloignée de la vie trépidante des villes. Les avions du club sont au diapason et certains emploient des affichages numériques en couleur dans une coque en synthétique tout en étant bien plus sûrs et plus confortables que les cellules de bambous recouvertes de toiles de 1909.



Aéro-Club de Genève
1909 · 2009

Un siècle d'aviation à Genève!

Case postale 94 – CH-1215 Genève 15
www.aeroclub-geneve.com
