



AERO-CLUB  
Anancy Haute-Savoie  
Anancy-Meythet  
60 rue de l'Aérodrome  
Tél : 04 50 22 04 25 Fax : 04 50 22 70 81

# LA FEUILLE VOLANTE

Organe bimestriel d'information de l'AERO-CLUB Anancy Haute-Savoie  
74960 MEYTHET

1999 N°13

MAI-JUIN

## LE MOT DU VICE-PRESIDENT

Cher(e)s ami(e)s Pilotes

Les choses ne sont décidément pas simples ! Les communes d'Anancy ne nous veulent pas du bien ; l'article paru dans le Dauphiné Libéré du 17 juin ne laisse pas de place au doute, de manière bien injuste on nous accuse de tous les maux.

La météo, depuis le début de l'année, ne nous est pas favorable. Et le dernier accident du F-BOMI heureusement géré avec une très grande maîtrise par notre chef pilote alourdira vraisemblablement nos coûts d'assurance.

Loin de rentrer la tête dans les épaules, les membres de votre comité vivent cette situation comme autant de défis à relever, les valeurs à promouvoir sont : travail et solidarité.

C'est grâce au travail que nous vous avons présenté des statuts et règlements intérieurs à jour, que nous avons réalisé budget et trésorerie sur trois ans pour la première fois, que des activités multiples sont affichées et entre autre de nombreux voyages, de la Corse au Grand Nord, prompts à faire rêver les jeunes pilotes comme les moins jeunes.

Notre comité, aidé par les professionnels du club, renégocie les emprunts, consulte, imagine et n'a qu'un seul désir : que vous soyez heureux et fiers d'appartenir à ce club.

Mais au moment où les difficultés nous assaillent la valeur à privilégier est la solidarité ; il faut encore et toujours " resserrer les rangs " car comme je vous l'ai dit tout à l'heure les choses ne sont décidément pas simples

Gérard Guillemot

## Assemblée Générale Extraordinaire

Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire qui s'est tenue le samedi 19 juin 1999 les nouveaux statuts du club ont été approuvés dans des termes identiques à ceux qui vous ont été communiqués avec la convocation. Ils sont affichés dans le Club House.

### Dans ce numéro :

Le billet du Vice-Président	1
Informations	1
La maintenance des avions	2
Latitude 71°11' Nord	2



## La RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo au nouveau breveté :

Jean ROLLIN à passé son  
Brevet de Base le 15 Mai 1999

## INFORMATIONS OFFICIELLES

### La METEO

Du 01/05/99 au 30/06/99

34 jours de beau temps.

16 jours de temps moyen.

11 jours de mauvais temps  
dont 2 jours d'orages.

### Les Heures de Vol

Du 01/05/99 au 30/06/99

543 heures de vol cette année  
contre 616 heures en mai-juin 1998  
soit une **perte de 73 heures**.

Pour les six premiers mois de  
l'année le club totalise 1237 heures  
de vol





### INFORMATIONS IMPORTANTES

Tous les Compte-Rendus des réunions du Conseil d'Administration sont affichés et insérés dans le classeur accessible à tous.

Lisez-les !

La **FEUILLE VOLANTE** est l'organe d'expression de tous les membres de l'Aéro-Club.

Si vous avez des choses à dire, écrivez-les et faites les passer à Gérard WINTZ qui se fera un plaisir de les insérer dans le prochain numéro.

Alors à vos plumes !... pour mieux voler

### LATITUDE 71° 11' NORD

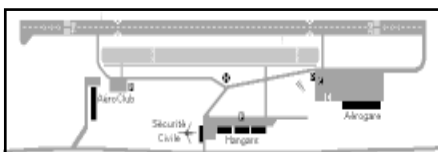
Le vendredi 17 septembre 1999, décollage du F-GNNR aux aurores. Destination Bergen en Norvège avec survol de l'Allemagne et du Danemark.

Des centaines de fiords vers les Iles Lofoten et jusqu'au Cap Nord. Atterrissages à Honningsvåg, la ville la plus septentrionale du monde, et dans les villages de pêcheurs lapons sur les côtes de l'Océan Arctique.

Traversée de la Finlande le long de la frontière russe. Retour par Helsinki, Stockholm, Copenhague, Berlin.

Arrivée à Meythet le dimanche 26 septembre au soir, neuf jours et une cinquantaine d'heures de vol plus tard. Il reste une place. Contactez moi au club ou au 06.14.30.63.78.

Hervé LAVIGNE-DELVILLE



### LE COIN DE LA MECANIQUE : LA MAINTENANCE DES AVIONS

Nous avons tous, un jour ou un autre, subi la désagréable aventure de voir notre avion préféré, que nous avions retenu un mois à l'avance, arrêté le jour de la réservation pour cause de maintenance. Alors, voyons comment notre responsable technique (Stéphanie) décide de l'arrêt de notre machine.

Tout d'abord, il faut savoir que nos avions sont soumis à un programme de maintenance, défini par le GSAC (le bureau Véritas). Cette maintenance se divise en deux grandes catégories :

-La maintenance corrective (le dépannage)

-La maintenance préventive (les visites) qui constitue 80 % de l'activité de la mécanique. L'idéal est de ne jamais avoir de pannes, mais malheureusement, malgré toutes les précautions prises, nous n'en sommes pas encore là.

La maintenance préventive se fait suivant un échéancier et concerne la cellule et le moteur.

#### A ) échéancier horaire

Il est de 50 H, avec une tolérance de 10 heures maxi entre deux visites. L'avion est donc arrêté à 50 H, 100 H, 150 H, etc... Une visite plus conséquente est effectuée à 1000 H et une grande visite est effectuée à 2000 H, avec démontage complet de l'appareil et contrôle de tous les organes.

#### B ) échéancier calendaire

Il comprend deux visites : 24 mois et 48 mois.

Ces deux visites sont indépendantes des visites précédentes, ce qui fait que dans une année, votre avion peut très bien être arrêté au printemps pour une visite de 1000 heures et à l'automne pour une visite de deux ans.

#### C ) La Révision Générale (R.G.)

Elle concerne le moteur. C'est la révision ou remise à neuf du moteur et de ces accessoires (magnétos, carburateur)

En fin de potentiel moteur (de 1800 H pour le D 112, à 2300 H pour le HR 200), nous avons deux possibilités : reféction (trois en tout) puis échange.

#### D ) Les Consignes de Navigabilité (C.N.)

Ce sont des visites, contrôles, échange de pièces, imposés par le constructeur à la suite d'incidents survenus sur des aéronefs de même type. Elles sont obligatoires et peuvent entraîner des arrêts plus ou moins longs de la machine.

#### E ) Les renouvellements de Certificat

Certificat de Navigabilité (CDN) et Certificat Radio (CEIR-B) nous obligent à arrêter l'avion au moins une journée.

Voilà, nous avons survolé le travail de notre mécanicienne et de son apprenti. Nous n'avons pas parlé de la "paperasse", de la gestion du magasin, des avions qui tombent en panne le Vendredi soir et qu'il faut réparer d'urgence pour qu'ils volent le week-end etc...

Pour gérer tout cela, nous avons mis au point un programme informatique qui nous indique chaque jour les visites à venir. De plus, et afin de connaître le coût de la maintenance, chaque avion fait l'objet d'un suivi historique.

Pour conclure, si votre machine préférée est arrêtée le jour ou vous deviez voler, ne tirez pas sur le mécano, ni sur votre serviteur, ils font ce qu'ils peuvent. Et puis, allez voir de temps en temps Steph. à la mécanique pour lui dire un petit bonjour ou pour vérifier le potentiel avant un voyage un peu long et peut-être l'aider à laver un avion, c'est pas grand'chose, mais ça fait tellement plaisir.

A bientôt et prenez soin de vos machines, elles vous le rendront au centuple.

Serge GARDA