



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

2000 N°19

MAI-JUIN

LE MOT DU PRESIDENT

Cher(e)s Ami(e)s Pilotes,

Voici quelques bonnes nouvelles pêle-mêle : le renouvellement par le GSAC (ex-Véritas) de l'agrément de notre atelier de mécanique, un nombre d'heures supérieur à 1999 fin juin (même sans les heures du PA 19 !), un F-BOMI sur la dernière ligne droite pour une remise en service en juillet, une journée portes ouvertes fort réussie, 24 nouveaux membres inscrits depuis le 1er janvier, une nuit la plus courte et un jour le plus long avec une forte participation des membres, le renouvellement du contrat d'assurance du parc avions à des conditions identiques à l'an passé par la Lloyd's.

Hormis le prix de l'essence (8,22 F/l à ce jour) les indicateurs sont dans l'arc vert. Un nouveau programme d'animations vous sera prochainement communiqué pour le second semestre : n'oubliez pas de vous inscrire auprès de Sonia pour le rare meeting des patrouilles (internationales) à Dijon le 15 juillet. Un avion quadriplace (Cessna 172 ou PA 28/180) sera loué en fonction de la demande : prenez quelques minutes pour remplir et renvoyer le planning prévisionnel ci-joint au secrétariat du Club.

Un dernier mot pour la sécurité au sol et en vol et pour le soin que vous devez apporter aux appareils.

Bons vols à tou(te)s.

Michel AYOUB



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :
A réussi au TT :

**Gui-François
PASCAL DE RAYKEER**

A réussi au BB :

Angel ORTUNO

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/05/2000 au 30/06/2000

43 jours de beau temps.
12 jours de temps moyen.
6 jours de mauvais temps
dont 2 jours d'orages.

Les Heures de Vol

Du 01/05/2000 au 30/06/2000

587 heures de vol cette année
contre 552 heures en mai-juin
1999 soit un **gain de 35 heures**.

Pour l'année 2000 le club
totalise **1341 heures de vol** soit un
gain de 82 heures.

ECHOS DE LA MECANIQUE

Il arrive de plus en plus souvent de trouver la jauge à huile des avions serrée si fort qu'il est impossible de la dévisser à la main.

A cela il y a deux inconvénients :

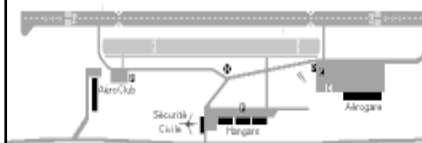
- Dans l'impossibilité de vérifier le niveau d'huile certains pilotes partent sans ce contrôle primordial.

- Le tube qui porte la jauge est en plastique et il ne pourra pas résister très longtemps à ce traitement.

Donc serrez modérément la jauge, de toutes manières elle ne risque pas de partir toute seule.

Dans ce numéro :

Le billet du Président	1
Informations	1
Les petites astuces de Serge BECONCINI	2
Rallye St Exupéry 2000	2
Nuit la plus courte - Jour le plus long	2





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.

Ecrivez vos idées 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

Les petites astuces de Serge Beconini

Les VOR première partie.

Je vais essayer en trois articles avec quelques astuces de résumer le fonctionnement de la bête noire des pilotes : le VOR.

Le basic :

- Sur le récepteur afficher la fréquence, écouter l'indicatif morse en tirant le petit bouton, et ajuster le volume.

- Repousser ce bouton pour éviter d'avoir le morse en continu dans le casque ou premier piège, de la friture, si le bouton n'est pas repoussé et le volume faible.

- Sur l'appareil tourner la mollette, l'OBS, faire faire 360° à la couronne et constater le passage de l'aiguille d'une extrémité à l'autre.

Tout est checké prêt à fonctionner.

Pour la gamme d'onde de 108 à 112 Mhz ce sont les ILS et les TVOR de portée 25Nm.

- Avec décimale impaire pour l'ILS ex : AT à 108.9 Mhz

- Avec décimale paire pour les VOR terminaux destinés aux procédures IFR ex : TDP 110.6 Mhz.

Donc ne pas s'inquiéter à 50 Nm le TVOR n'est pas hors service on est seulement trop loin.

Les VOR de 112 à 118 Mhz portée de 100 à 200 Nm.

Troisième piège ils sont en portée optique et la réception est fonction de l'altitude.

Pour les matheux Portée = $1.23 \times \sqrt{\text{altitude en pieds}}$ ce qui fait 123 Nm à 10000 ft comme ordre de grandeur.

Pour finir pas de chance mais on ne devrait pas utiliser un VOR en dessous de son altitude d'implantation. C'est le cas de Chambéry CBY 115.4 Mhz, Nice, Ajaccio. Rassurez vous on arrive quand même à tester CBY au parking et l'on est sur le radial (QDR) 082°.

A bientôt pour l'utilisation en vol.

Rallye St Exupéry 2000.

Pour commémorer le dernier vol de St Exupéry le 31 juillet 1944 et dans le cadre des célébrations du 100e anniversaire de sa naissance et du changement de nom de l'Aéroport Lyon St Exupéry un rallye regroupant 50 avions monomoteurs était organisé entre autres par la FNA et l'UR 11.

L'Aéro-Club d'Annecy était présent avec le F-GOVQ et Yves Matelin représentait l'association Espérvia.

Regroupement à Bastia le 27 juin dans l'après midi, vol en direction de la Base Aéronavale de Hyères le 28 dans la journée, meeting aérien organisé par la base dans la soirée puis vol de nuit entre Hyères et Lyon Bron après un touché à Lyon St Exupéry.

Le vol entre Bastia Borgo et Hyères a eu lieu dans de bonnes conditions météorologiques, malgré un vent fort de 40 noeuds de face qui a ralenti les avions.

Nuit la plus courte - Jour le plus long

Départ du NR avec Jean Pierre et trois de ces élèves et du VQ avec trois pilotes nuit et un pilote jour.

Voyage de jour jusqu'à Bergerac où le Club local organisait un repas brochettes auquel nous étions invités. Avant le départ de Bergerac les pilotes nuit ont fait chacun leur trois tours de piste réglementaires pour la validité de leur licence.

Première étape vers Muret au sud de Toulouse avec 15Kt de vent de face, une pleine lune et une visibilité rare.

Après un café au Club House encore ouvert, nuit la plus courte oblige, départ pour Montpellier avec le transit côtier au dessus de Carcassonne, Narbonne, Béziers, Agde et Sète.

Remplissage des réservoirs, petite détente puis mise en route pour Valence avec un ciel s'éclaircissant vers l'est.

La dernière étape, s'est faite avec une lumière de jour, car un peu en retard sur l'horaire prévu.

L'ensemble du voyage représente 15h20' de vol et plein de souvenirs.

A six heures du matin au Club les avions étaient attendus pour la journée la plus longue.

Beaucoup de pilotes présent ce dimanche, un temps magnifique et 52h55' de vol en tout soit une très belle journée aéronautique.

Ca vient, ça vient.

