



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°20

JUILLET-AOUT

LE MOT DU PRESIDENT

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

Mieux qu'un coup de fil, un message de mécontentement sur le forum web de la FNA et la réaction de Robin fut immédiate.

Monsieur Pierre Pelletier, responsable commercial des avions Robin, s'est déplacé jusqu'à Anancy pour nous faire part des difficultés rencontrées par leur SAV (pièces détachées) et leur organisation actuelle. Il s'avère que la maison Robin - ASCO fonctionne à plein régime (180 personnes et 65 avions par an tous types confondus).

Pour des raisons de politique interne liées à la compétence des employés récemment recrutés, cette entreprise a décidé de ne pas grossir et elle gère ses stocks au plus juste (quand ils existent !). La plupart des pièces détachées sont fabriquées par Robin et très peu sont sous-traitées compte tenu des agréments aéronautiques nécessaires.

M. Pelletier est conscient de cet état de fait généré par la reprise des commandes. Cependant, malgré un récent changement de chef de magasin, il est probable que les problèmes déjà rencontrés perdurent (envoi de mauvaises pièces, délai excessivement longs, etc.) encore plusieurs mois.

Avec un parc de 4 Robin au Club, nous sommes fortement impactés par cette gestion qui ne nous est pas propre. J'ai rédigé un courrier destiné au Directeur de Robin Aviation dans lequel je faisais le bilan de notre manque à gagner lié aux indisponibilités de nos avions en 2000 : 160 KF ! Je doute fort que la "ristourne" commerciale lors d'un prochain achat soit de ce montant !!!

Certains Clubs voisins (et du reste de la France - voir sur le WEB) souffrent comme nous de cet état de fait et certains ont déjà fait le choix de changer pour d'autres marques d'appareils.

Vous l'avez bien compris, un soin encore plus grand doit être apporté à nos avions.

L'automne est propice aux vols avec de belles visibilitées... alors profitez en !

Michel AYOUB

Vendredi 15 septembre à 18 heures le **F-BOMI** a fait son vol d'essai. Premier équipage Lulu et Serge qui espérait n'avoir rien oublié en reconstituant le puzzle ! Tout s'est bien passé pas un boulon ne manquait et dès aujourd'hui le BOMI est disponible.

Dans ce numéro :

| | |
|---|-----|
| Le billet du Président | 1 |
| Informations | 1 |
| La maintenance des avion et ses problèmes | 2-3 |
| Prévoir l'imprévisible | 3-4 |
| Les petites astuces de Serge BECONCINI | 4 |



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :
A réussi au TT :

Olivier LIZON-TATI
Maxime VALENCIK
Nicolas VANDABLE

A réussi au BB :

Kirsty HARLOW

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/07/2000 au 31/08/2000

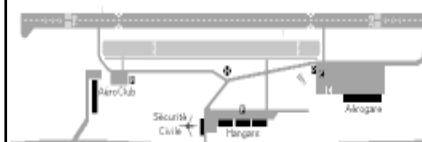
37 jours de beau temps.
8 jours de temps moyen.
17 jours de mauvais temps
dont 7 jours d'orages.

Les Heures de Vol

Du 01/07/2000 au 31/08/2000

589 heures de vol cette année
contre 720 heures en juillet-
août1999 soit une **perte de 131
heures.**

Pour l'année 2000 le club
totalise **1930 heures de vol** soit une
perte de 49 heures.





LA MAINTENANCE DES AVIONS ET SES PROBLEMES

GENERALITES

En ce qui concerne la maintenance nos appareils sont soumis aux même lois que tous les avions civils (Airbus, Boeing etc.).

Celle ci est essentiellement préventive : visites périodiques toutes les 50 h ; visites plus approfondies (1000 h, 2000 h, 2 ans, 4 ans). Ces visites sont effectuées suivant un programme d'entretien établi par le bureau Véritas. (mais des changements ont eu lieu, nous le verrons plus loin).

En plus du programme d'entretien normal, nous devons effectuer des interventions supplémentaires indiquées dans les Consignes de Navigabilité (C.N.) établies par le Bureau Véritas en fonction des incidents ou accidents survenus sur un type d'appareil depuis sa mise en service.

De plus, si nous voulons modifier un appareil (ajout d'instruments, modification d'une commande etc.), nous devons faire une demande préalable auprès de la DGAC en établissant un dossier complet (A.B.V.). Ce dossier doit être approuvé par le constructeur, la DGAC et le GSAC. (Groupement pour la Sécurité Aviation Civile)

Chaque pièce montée sur l'avion doit avoir un certificat de conformité (JAA Form 1).

Après chaque intervention, même minime, le responsable technique doit signer les documents de bord pour pouvoir autoriser l'avion à voler (A.P.R.S.)

L'application de ces règles doit être respecté pour obtenir le certificat de navigabilité (C.D.N.)

NOS PROBLEMES

A) Les programmes d'entretien

Depuis le printemps, le Bureau Véritas ne reconnaît plus comme valable les programmes d'entretien qu'il a établi et qu'il nous a vendu. Nous devons, pour conserver nos C.D.N. à 3 ans refaire tous nos programmes, les établir à notre nom et les faire approuver par le GSAC.

Chaque programme est un classeur de quelques centaines de pages. Bonjour le travail !!! Si le programme n'est pas à jour lors du renouvellement du C.D.N., celui-ci passera à 6 mois.

Nous devons établir 4 programmes d'entretien pour la fin de l'année (1 pour les DR 400, 1 pour les HR200 ; 1 pour le D112 ; 1 pour le Piper).

B) Les C.N. qui nous posent des problèmes

Parmi les nombreuses C.N. que nous recevons

chaque mois, deux sont particulièrement inquiétantes :

1- Pour les moteurs O 235 (120 CV du DR400/120 et HR 200) : Il a été constaté des ruptures de l'embase des cylindres sur certains moteurs suite à une corrosion importante.

Toutes les 20 heures, nous devons procéder à un contrôle de nos moteurs pour vérifier une fuite d'huile éventuelle. (durée de l'opération : 2 heures environ). Si une présence d'huile est détectée, le cylindre doit être démonté pour inspection et échange éventuel à nos frais.

Une réunion entre la DGAC et la FAA (U.S.) doit décider d'une opération corrective pour tous les moteurs O 235, à savoir : grenailage de la base des cylindres, application d'un revêtement spécial, peinture de protection.

Cette opération concerne 3000 moteurs et va engendrer des problèmes évidents de fournitures.

Qui va payer ? Peut-être Lycoming, mais ce n'est pas sûr.

Nos avions seront-ils arrêtés en attendant une solution ? Espérons que non, mais cela non plus n'est pas sûr !

2- En 1997, un DR400 s'est crashé suite à une rupture du dièdre de l'aile.

Après enquête, la DGAC a déterminé un problème de collage du longeron.

On nous a demandé de contrôler le longeron de nos DR400 à l'endroit du dièdre.

Nous n'avons rien trouvé d'anormal, mais, le contrôle a été effectué par une trappe de visite de 20 cm de diamètre.

Actuellement des essais sont menés chez ASCO pour démontrer que le collage des longerons est correct (2 essais effectués, 2 refusés par le GSAC ; un troisième est en cours)

Si le GSAC et la DGAC ne valident pas ces essais, c'est tous les DR400 qui risquent d'être immobilisés et renvoyés chez ASCO pour vérification.

C) Le renouvellement de certains C.D.N.

Pour renouveler le C.D.N. du F-BOMI, nous avons rencontré pas mal de difficultés, à savoir :

L'hélice empruntée à Mégève n'était pas conforme, car son livret était rempli de manière incomplète par le constructeur. Nous avons dû la renvoyer chez Technic-Aviation pour lui faire subir une Révision Générale. Une hélice neuve est toujours en commande (délai de livraison : 6 mois)

Les commandes de gaz et réchauffage carbu n'étaient pas de la bonne couleur.

Les références des pièces changées ne correspondaient pas à celles du catalogue (qui date de 1950)



Nous avons établi une gamme de travail par pièce changée, comme l'avait demandé M. Bodin du GSAC au mois de Janvier, mais celui-ci a changé d'avis entre temps et ne veut plus qu'une feuille unique pour tous les travaux effectués.

La plaque d'identification anti-feu (montée depuis 30 ans) n'est pas à la bonne dimension (elle est trop grande, donc trop lisible ?, ce qui est un comble !)

D) le montage des E.G.T. et température carbu

Il a fallu établir des fiches de modification (A.B.V.) pour pouvoir monter ces appareils sur nos avions.

Chaque dossier comprend une dizaine de feuilles et doit être approuvé par le constructeur, la DGAC et le GSAC.

Le temps d'établissement des dossiers a été de 1 mois. Nous avons reçu les approbations 4 mois plus tard. (début septembre)

E) La réparation du F-GNNR

La maison ASCO (Robin) a très peu de pièces en stock, ce qui veut dire que le délai de livraison des pièces de rechange peut être très long (de 25 jours pour le train du HR 200, à 6 mois pour la verrière du DR 400).

Pour le plancher du NR, nous ne savons toujours pas, à l'heure où j'écris ces lignes, quand celui-ci pourra être fabriqué.

M. Pelletier (commercial) nous a promis de faire ce qu'il peut pour accélérer les choses, mais il nous a bien fait comprendre que cela pourrait prendre du temps. En tous cas, Robin n'autorise pas l'entreprise Schneider de Romans à fabriquer ce plancher.

Dernière nouvelle : La cellule du NR est arrivée vendredi 15 septembre à la mécanique. Il ne reste plus qu'à tout remonter

CONCLUSION

Il est de plus en plus difficile de maintenir notre flotte en état de vol, à cause du nombre de documents administratifs et des problèmes purement techniques rencontrés.

Il m'arrive d'entendre pas mal de choses au sujet de la mécanique (" On devrait ... ", " Il faut qu'on ... ", " Moi si j'étais à leur place ... " ; etc., etc.) et c'est normal, tout paraît si simple vu de l'extérieur.

Sachez que l'on fait le maximum pour faire voler nos avions et que mon soucis à toujours été LA SECURITE, même si des erreurs involontaires ont été commises.

Le but de cet article n'est pas de faire peur, mais de montrer que tout n'est pas toujours facile et que si votre avion préféré est arrêté, c'est que vraiment nous n'avons pas pu faire autrement et, croyez moi,

nous passons souvent des nuits blanches pour essayer de résoudre certains problèmes.

Dans quelques mois, à la prochaine A.G. au plus tard, je ne ferai plus partie du comité. Pour moi une page sera tournée et je pourrai enfin retrouver le sourire.

Je suis sûr que parmi vous il se trouvera une personne qui a des idées, pour prendre la relève. Elle pourra, si elle le désire bien sûr, toujours compter sur mon aide et mon expérience en toutes circonstances.

Merci de m'avoir supporté aussi longtemps, prenez bien soin de **vos avions** et bons vols.

Serge GARDA

PREVOIR L'IMPREVISIBLE !!!

Gérer, c'est prévoir... même l'imprévisible (quand c'est possible). Depuis plus d'un an maintenant, nous avons mis en place un plan de trésorerie annuel permettant de gérer mois par mois les finances du club sans trop de surprise. Ce plan reprend en grande partie les recettes et dépenses de l'année précédente en l'ajustant en fonction des événements exceptionnels.

Malheureusement - et les spécialistes vous le diront aussi - les impondérables sont difficiles à prendre en compte, aussi bien dans le temps qu'en quantité. Il y a certes des tendances (plus de vols en été, par voie de conséquence, plus de risques de casse, etc.) mais elles ne se confirment pas toujours.

Cette année un faisceau d'événements défavorables a déstabilisé l'équilibre que nous essayons de reconstruire depuis un an et demi. Je citerai rapidement quelques points (développés dans d'autres feuilles volantes et comptes rendus de CA) : la mauvaise météo du mois de juillet, les problèmes de shimmy sur les DR400 (grosses réparations - 40 KF à 50 KF), l'hélice du KC arrivée en bout de potentiel (22 KF), des instruments de bord détruits par erreur sur le F-GAKO (12 KF), des pertes d'exploitation dues à l'arrêt prolongé des avions, etc.

Jusqu'à ce jour, notre plan de trésorerie présentait un solde positif à la fin de l'année 2000. Sans ces imprévus, nous aurions pu garder sauvées les quelques économies (60 KF) réalisées. Nous allons être obligés de les dépenser.

Nous serons également forcés d'utiliser les découverts négociés auprès de nos trois banques, mais ce genre de gestion est malsain pour une association et ne peut donc être que provisoire.

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



Enfin, nous demanderons aux membres de régler leur inscription 2001 dès le début du mois de décembre 2000.

Nous n'envisageons pas de faire appel aux membres sous forme d'avances. D'ailleurs, celles de 1999 sont pratiquement toutes remboursées. L'argent prêté ayant été viré sur le compte des pilotes concernés. À cette occasion nous les remercions tous encore une fois.

Pour terminer cet article, nous vous demandons d'être plus que jamais vigilants et précautionneux avec les avions, ne laissez pas trop longtemps votre compte pilote à découvert (au mois de juillet 2000, nous avions pour près de 60 KF de comptes pilotes débiteurs !

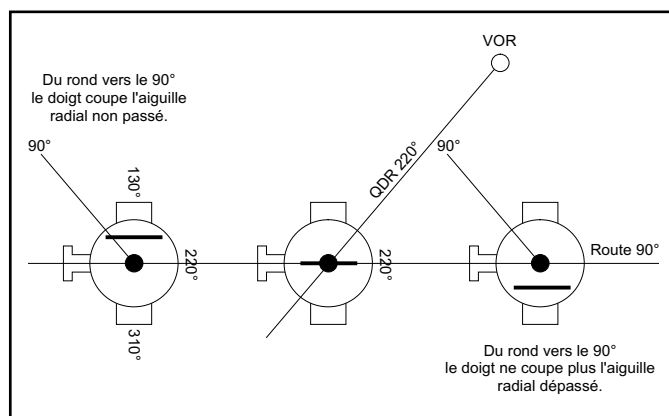
Vérifiez **AVANT DE VOLER** si votre compte est créditeur. Si ce n'est pas le cas, verser de l'argent **AVANT** le vol.

Au retour du vol, on a mille autres détails à régler !!!).

Le trésorier n'a jamais des choses agréables à dire. Cet article le confirme.

Malgré tout, et bons vols à tous !

Pour le Conseil d'Administration
Pascal GUILBERT
(Trésorier)



Les petites astuces de Serge Beconini

Les VOR deuxième partie.

Dans la précédente Feuille Volante je vous ai parlé de la mise en œuvre du **VOR**, voici maintenant quelques astuces simples d'emploi de ce dernier. Il est à noter que pour les fans de **GPS** (Girl proximity System) la navigation s'effectue au moyen d'un **HSI** (Horizontal Situation Indicator) qui n'est autre qu'un **VOR** sur un Directionnel.

Tout le monde connaît la petite phrase " Centrer l'aiguille pour se faire tirer ou se faire pousser par le **VOR** ".

Mais attention, centrer l'aiguille ne veut absolument pas dire que la station est devant nous. L'indication du **VOR** est indépendante du cap de l'avion. On est sur l'axe affiché, c'est tout.

La station sera devant nous à condition d'avoir pris le cap indiqué par la couronne des axes du **VOR** avec le voyant **TO** affiché.

Manœuvre identique pour s'éloigner de la station le voyant **FROM** doit cette fois être affiché.

Résumé : Trois conditions.

1- Indication **TO** pour aller sur le **VOR** et suivre le **QDM**

Indication **FROM** pour s'en éloigner et suivre le **QDR**

2- Centrer l'aiguille

3- Cap voisin de l'axe sélectionné c'est à dire lire sur le directionnel un cap voisin de celui indiqué sur la rose du **VOR**. C'est souvent cette manœuvre qui est oubliée, avoir vers le haut les deux mêmes demi couronnes au directionnel et au **VOR**, sinon l'aiguille est anti-directionnelle, il s'ensuit une erreur de 180° et ce qui devrait être une aide devient une embrouille supplémentaire.

Autre utilisation du **VOR** par le travers de celui ci, pour matérialiser une entrée ou une sortie de zone, un repère. C'est l'utilisation des **QDR** en affichant l'axe et **FROM** ; ceci s'appelle l'utilisation du **VOR** en flanquement.

1- Tant que l'on n'a pas passé le radial l'aiguille est du coté du **VOR**, quand on passe le radial l'aiguille est centrée, le radial dépassé l'aiguille passe à l'opposé.

2- Pour savoir si l'on a passé le **QDR** mettre son doigt sur le petit rond du **VOR** et aller vers le cap actuel sur la rose du **VOR**, si le doigt coupe la barre le radial n'est pas passé dans le cas contraire le radial est dépassé.

Exemple ci-contre : Le **QDR 220°** à été sélectionné en flanquement avec une route au 090°.