



AERO-CLUB
Ancey Haute-Savoie
Ancey-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 Ancey Haute-Savoie
74960 MEYTHET

2001 N°23

JANVIER FEVRIER

LE MOT DU PRESIDENT

Cher(e)s ami(e)s Pilotes,

Quelques nouvelles de l'action de défense de l'Aéro-club et du terrain d'Ancey. Une étape importante a été franchie lors de la remise des 5000 pétitions en mairie d'Ancey ce vendredi 09 mars. Une cinquantaine de pilotes avait pu se libérer pour donner du volume à cette manifestation couverte par les médias locaux et régionaux. Nous ne nous attendions, bien sûr, pas à être reçus par M. Bosson.

Ce fut la tâche de l'un de ses chargés de mission et il dut écouter tour à tour Jacques Lainé, Pt de l'Association 4A, Robert Barrier, Vice-Pt de l'Association des Pilotes de Montagne, Armand Charrière, Pt du RSA, Paul Bomel, Pt de l'Union Régionale des Aéro-clubs Rhône-Alpes -UR 11- et moi-même. Nous avons sélectionné les pétitions "importantes" en sommet de liste : Dassault, Airbus, Robin, AOPA, ainsi que celles de nombreuses personnalités et de nombreux maires favorables à l'aviation légère.

Un travail important avait été fait par l'équipe dirigeante de la 4A pour "sortir" à temps une plaquette d'information et des dépliants très complets pour rétablir la vérité sur la situation du terrain. Bravo aussi à l'équipe du club qui a aussi travaillé sur les photos IGN pour simuler l'état des lieux possible dans quelques années. M. Bosson devait être là, car son chargé de mission redescend pour nous dire qu'il acceptera de nous recevoir dès que la Communauté d'Agglomération sera reconstituée après les élections : voilà qui est nouveau en termes d'ouverture du dialogue ! Il faudra ce jour là nous présenter à plusieurs responsables d'associations : M. Bosson m'a affirmé en réunion publique : "oui à l'aviation commerciale, oui à l'aviation d'affaires (il cite notamment Entremont), non à tout le reste". Je vous laisse le soin d'identifier le "tout le reste" : l'Aéro-Club n'est plus le seul visé. Le RSA, les autres privés, l'Ecole de mécanique de Cruseilles, l'Héli-Club sont aussi dans la ligne de mire.

Il faudra faire cause commune, mais une chose me semble sûre : M. Bosson ne devrait plus se permettre les déclarations qu'il faisait encore récemment dans la presse, nous traitant de "rigolos" !! Je vous le redis, notre Club doit absolument garder toute sa cohésion interne pour se défendre dans les prochaines années, l'urbanisation ne fera que nous enserrer davantage et les riverains seront toujours plus proches. Constatez ce qui se construit en face de la base hélicos de la Sécurité Civile !! Vous l'avez aussi compris, droite, gauche ou centre, il n'est pas question de politique politicienne : la position de la FNA, celle du Comité Directeur et la mienne sont celles de pilotes passionnés tenant à leur patrimoine.

Je vous espère nombreux à l'Assemblée Générale du 24 mars, et je vous souhaite de bons vols d'ici là.

Michel AYOUB



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Vu la magnifique météo de ces derniers mois aucun pilote du club n'a eu l'occasion de se présenter à un quelconque test en vol.

Souhaitons que cela ne dure pas trop longtemps.

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/01/2001 au 28/02/2001

22 jours de beau temps.
20 jours de temps moyen.
17 jours de mauvais temps
dont 2 jours de brouillard et
2 jours de neige

Les Heures de Vol

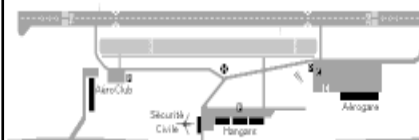
Du 01/01/2001 au 28/02/2001

321 heures de vol cette année contre 337 heures en janvier-février 2000 soit une **perte de 17 heures**.

Pour l'année 2001 le club totalise **321 heures de vol** soit une **perte de 17 heures**.

Dans ce numéro :

Le billet du Président	1
Informations	1
North American AT-6 Texan	2
Les petites astuces de Serge BECONCINI	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

North American AT-6 Texan

A de nombreux points de vue, la carrière du North American AT-6 peut être comparée à celle du Douglas DC.3 et de ses versions militaires. Construit en tout à plus de **15 000** exemplaires, ce monoplane monomoteur d'instruction resta en service au sein de plusieurs aviations militaires jusqu'il y a quelques années, gardant toujours son rôle de départ, et vole aujourd'hui encore avec succès aux mains de pilotes civils passionnés d'aéronautique. La Royal Air Force et les aviations du Commonwealth ont utilisé, sous le nom de Harvard, pas moins de 5 000 de ces machines et un certain nombre terminèrent leur carrière en temps de guerre à l'époque du conflit de Corée comme avions d'observation.

Les premiers exemplaires commencèrent à apparaître en 1940 et, sous l'impulsion des programmes d'expansion de l'USAAC, dictés par les signes avant-coureurs du conflit mondial, la production augmenta rapidement et la Douglas ouvrit une deuxième chaîne de montage dans ses usines de Dallas, en plus- de celle d'Inglewood.

La version AT-6A se caractérisait par des modifications dans le moteur et dans les réservoirs de carburant. Elle donna naissance à 1 549 exemplaires.

Le modèle suivant fut le AT-68, destiné à l'instruction pour les mitrailleurs et, pour l'essentiel, inchangé par rapport au précédent.

En revanche, les ingénieurs américains apportèrent une transformation importante dans la structure des AT-6C : dans la crainte de ne pas avoir de matériel stratégique en suffisance, les Etats-Unis décidèrent de construire la cellule en utilisant une quantité moindre d'aluminium et en remplaçant ce dernier par du contre-plaqué. Ils réalisèrent ainsi quelque 2 970 exemplaires et, pour chacun de ces avions, l'industrie épargna 565 kilos d'aluminium.

Toutefois, les Américains revinrent, avec la version suivante AT-6D, à la structure originale et construisirent 4 388 machines de ce type, lesquelles ne se différencient des autres que par l'adoption d'un système électrique de 24 volts. Produit en 956 exemplaires, le modèle final s'appela le A T-6F. A ces appareils réalisés par l'industrie des Etats-Unis, s'ajoutèrent ceux fabriqués sous licence en Australie, en Suède, au Canada et dans d'autres pays. Au Canada, la Noorduyne construisit la version AT-6A dont elle réalisa 1 500 exemplaires.

En Angleterre, un pilote obtint un brevet pour la dernière fois sur un T6 le 23 mars 1955.

Les petites astuces de

Serge Beconini

Rappel sur les aides à la Radio-Navigation disponibles sur le terrain d'Annecy.

- Le VOR de Chambéry : CBY 115.40 Mhz nous offre la possibilité de contrôler l'équipement de l'avion en affichant sa fréquence, en écoutant le morse, et en affichant le radial 080° qui passe par le terrain en contrôlant que l'aiguille est au milieu.

- Le Locator : AT 384 situé près de la colline de St Sylvestre à 5 nautiques de la piste. C'est l'aiguille jaune de l'ADG qui indique la position de la balise. Nos avions n'en sont pas tous équipés.

- Le Localizer : AT Eh oui, il y a deux AT mais celui-ci donne l'axe de piste en affichant 108.90 au VOR. Le faisceau est plus étroit que le VOR : 2,5° de débattement latéral à la place de 5° pour le VOR et l'OBS n'a pas d'activité. En effet si l'on affichait 041 à la place de 040 on serait déjà d'un degré à côté de la piste.

- Le DME, dont la fréquence est appariée au VOR, donne la distance au terrain. Actuellement aucun avion n'en possède au Club. Les propriétaires de GPS connaissent par contre bien cette fonction.

Dans la prochaine Feuille Volante je vous détaillerai la procédure d'arrivée aux instruments avec les différents moyens ci-dessus.

Ca sera utile sous deux aspects :

1) Savoir où se trouvent les avions IFR pour ne pas avoir de conflits de trajectoire

2) Utiliser ces moyens radio pour confirmer notre position en VFR.

Avion : North American At-6A texan.

Constructeur : North American Aviation Inc.

Type : instruction.

Année : 1941.

Moteur : Pratt & Whitney R-1 340-47 Wasp radial à 9 cylindres refroidi par air, de 600 CV.

Envergure : 12,80 m Long : 8,84 m. Haut : 3,55 m.

Poids au décollage : 2 404 kg.

Vitesse maximum : 335 km/h.

Altitude opérationnelle maximale : 7 325 m.

Autonomie : 1 205 km.

Armement : 2 mitrailleuses. Equipage 2 personnes.

