



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

2001 N°24

MARS AVRIL

## LE MOT DU PRESIDENT

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

C'est fait ! Nous aurons un nouvel avion pour la première quinzaine de juin. Ce sera un DR400/120 F- GFXZ provenant de l'Aéro-Club de Caen que Robin nous reconditionne entièrement : échange standard du moteur (soit un plein potentiel de 2400h), verrière neuve, sellerie neuve, pot d'échappement antibruit neuf, peinture partiellement refaite. Le prix ? 520.000 Francs. C'est une valeur conforme au marché. Alors pourquoi pas un Cessna ou un Piper me direz-vous, ou pourquoi pas un appareil quadriplace plus puissant? Voilà les réponses : malgré d'assidues recherches sur le marché de l'occasion (pas question d'un avion neuf compte tenu de l'investissement trop lourd à faire ....le dollar est toujours cher et les moteurs sont désespérément ... américains! .....un Robin DR 400/120 correctement équipé coûte neuf plus d'un million de francs!) nous n'avons pas trouvé d'appareil en bon état et à un prix convenable en France. Difficile d'acheter à l'étranger également sans avoir constaté de visu l'état de l'appareil.

Par ailleurs un avion mieux motorisé aurait forcément coûté plus cher aux membres; un cran au-dessus du DR 400/120, le Cessna 172 aurait sans doute été un excellent compromis, mais c'est une denrée rare et nous n'en avons trouvé aucun en France! Le choix d'un DR 400/120, j'en suis persuadé, est une bonne alternative pour le Club: polyvalence (l'appareil dispose de 3 vraies places ou 4 petites places avec des enfants à l'arrière, son autonomie lui permet de faire des voyages très honorables), facilité de pilotage (les élèves formés sur ce type d'appareil ou HR 200 pourront voler sans transition dès l'obtention de leur brevet), coût convenable de l'heure de vol et facilité de revente le cas échéant.

Le choix de cet appareil n'a été en aucun cas précipité et la réflexion a été menée sereinement au sein du Comité. Nous aurions, bien sûr, apprécié de pouvoir acquérir un appareil différent pour offrir un panel plus large, mais il faut satisfaire néanmoins le plus grand nombre de pilotes tout en tenant compte des capacités de financement du Club. Les voyageurs au long court ne devraient cependant pas se trouver pénalisés, les DR 400 160 et 180 CV se retrouveront dorénavant plus disponibles. L'autre bonne nouvelle est que le NR devrait revoler dans les prochains jours si le GSAC ne nous tracasse pas trop! Il convient dès à présent de préciser le code de bonne conduite pour faire voler au mieux NOS avions: respect des horaires programmés, annulation des vols au plus tôt (sauf problème météo, pas la veille !!), fiche de voyage remplie à l'avance pour les voyages de plusieurs jours, suivi régulier de la météo lors des voyages de plusieurs jours afin d'anticiper le retour le cas échéant et de ne pas pénaliser les copains prenant l'avion à la suite, respect de la disponibilité d'un DR 400/ 160 ou 180 en week-end afin d'éviter que le NR et VQ ne partent tous deux en voyage en même temps (sauf dans le cas d'activités Club), si nécessaire avitaillement pour le pilote suivant avant de rendre l'appareil, etc...



## LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Pas de nouveau breveté dernièrement cependant Thomas EISENREICH s'est brillamment comporté (5<sup>ème</sup> sur 25) aux qualifications régionales pour le Tour de France des Jeunes Pilotes

## INFORMATIONS OFFICIELLES

### La METEO

Du 01/03/2001 au 30/04/2001

16 jours de beau temps.  
24 jours de temps moyen.  
21 jours de mauvais temps  
dont 5 jours de neige

### Les Heures de Vol

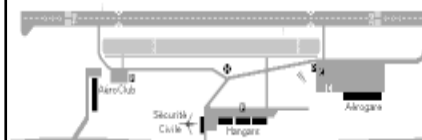
Du 01/03/2001 au 30/04/2001

336 heures de vol cette année contre 416 heures en mars avril 2000 soit une **perte de 80 heures**.

Pour l'année 2001 le club totalise **657 heures de vol** soit une **perte de 97 heures**.

### Dans ce numéro :

Le billet du Président	1
Informations	1
Les petites astuces de Serge BECONCINI	2





## 2 - LA FEUILLE VOLANTE

### 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



Je dois le redire, nous sommes bien une ASSOCIATION, et non pas une société de service: le plus grand nombre doit trouver son compte.

Dans ce sens, j'ai demandé à Sonia et aux instructeurs de veiller au respect des programmations faites directement par les membres, et si nécessaire de procéder à des modifications. Voici quelques points à respecter.

Le HR 200 RU et le DR 400 KC sont dévolus en priorité à l'école. Le futur DR 400 XZ est destiné en priorité aux brevetés pendant les week-ends et jours fériés, mais à l'instruction quand l'un des appareils d'école est arrêté pour révision. Les élèves pourront effectuer leurs navigations solo en semaine sur cet appareil sans interrompre l'activité d'école avec instructeurs, mais cet avion est également tout à fait destiné aux voyages des brevetés en semaine comme en week-end.

Les DR 400 VQ et NR sont des avions principalement destinés aux voyages et aux vols en montagne (Mont-Blanc par exemple). Je vous demande de comprendre par avance la démarche qui pourra être faite auprès de vous pour reporter votre vol, dans la mesure du possible, ou pour prendre un autre appareil, si vous êtes le seul pilote à avoir réservé ce type d'avion par exemple pour une seule heure dans la journée alors qu'un voyage de plusieurs heures peut être fait ce jour là.

Le D 112 DG et le PA 19 MI sont des avions de promenade pour des vols locaux et de petits voyages vers des terrains en herbe voisins. Ils sont très disponibles et je vous encourage vivement à vous faire "lâcher" sur ces appareils qui apportent de grandes satisfactions de pilotage.

Je profite aussi de ce mot pour faire le point sur "l'appel au peuple" lancé mi-avril pour le financement partiel du XZ. Le Club n'a reçu qu'une vingtaine de réponses positives à ce jour. Si nous n'obtenons pas au moins une somme de 170.000 Francs par don des membres, le surcoût de 70 Frs/heure de vol devra être maintenu au delà du 31/12/2004 pendant toute ou partie de la durée restante du prêt bancaire (7 ans au total) ! Ceux qui auront fait don au Club de la somme de 1500 Francs garderont l'avantage de voler au même tarif que le KC pendant toute cette durée supplémentaire. Faites vos comptes en fonction des heures de vol que vous pensez effectuer sur cet appareil dans les prochaines années, mais hâtez vous car la trésorerie est nécessaire au Club maintenant. La date limite de souscription est fixée au 31 mai dernier délai.

Bons vols à tou(te)s.

Michel AYOUB

### Les petites astuces de Serge Beconini

#### Rappel sur les aides à la Radio-Navigation disponibles sur le terrain d'Annecy (2).

Tout d'abord correction de deux coquilles sur la dernière Feuille Volante. Il fallait lire :

- L'aiguille de l'ADF Automatic Direction Finder et non pas ADG

- Le débatement latéral du VOR est 10° (et non pas 5°) 5 c'est, en nautiques, quand l'aiguille est couplée à un GPS.

Sinon nouveauté : le terrain d'Annecy se dote d'un GLIDE c'est à dire d'une pente de descente (aiguille horizontale). Les avions du Clubs n'en sont pas équipés.

Où se trouve les Avions IFR pour ne pas interférer avec leur trajectoire ?

Ils descendent du VOR de Chambéry sur le radial 113° de 6500 ft vers 3500 ft dans le sud de Rumilly puis virent à gauche à environ 8 nautiques de la piste pour passer verticale AT locator (colline de Saint Sylvestre) et effectuer leur finale.

Sur la fiche de percée vous pouvez suivre la trajectoire ; la piste est dessinée très petite dans un rond, la trajectoire est en pointillés et la remise de gaz vers Saint Martin Bellevue virage sur Cuvat et retour dans l'hippodrome sur AT.

Les avions IFR suivent bien leur trajectoire : à vous d'éviter de rentrer en conflit avec eux. La tour d'Annecy est là pour vous aider dans cette tâche : " Voir et être vu "

