



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°26

JUILLET - AOUT

LE MOT DU COMITÉ

Cher(e)s ami(e)s pilotes,

Le Club n'aura pas connu un aussi beau mois en terme d'heures de vol depuis bien des années (408 heures en juillet 1995). Grâce à une météo particulièrement favorable mais aussi grâce à notre nouvel avion le total d'Août s'est élevé à 412 heures. Le choix de cet appareil s'est avéré approprié car le XZ a déjà dépassé 150 heures de vol depuis son arrivée au Club.

L'activité des animations ne s'est pas non plus relâchée : rallye du Club rassemblant - fin juillet - de nombreux pilotes, participation du Club à la Fête de l'Automne rassemblant toutes les associations de Meythet, soirée Loto à la Ferme de Ferrières et remise, ce soir là, de la médaille de L'UR 11 (Union des Aéro-Clubs Rhône Alpes) à Serge Garda par Paul Bomel, son Président.

Faut-il encore louer Serge Garda (et Nicole, son épouse) pour les innombrables services qu'il(s) a (ont) rendu bénévolement au Club ? En tous cas les carnets d'entretien de nos avions, entièrement revus et corrigés, viennent d'être approuvés par les services de l'Aviation Civile : beau travail, Serge!

La prochaine animation est prévue le samedi 20 octobre : le Club d'Anancy relance le Rallye inter-Clubs (Belley - Bellegarde - Chambéry - Albertville Annemasse). A vos rendez-vous sur le planning des avions ... gageons que la météo nous soit encore favorable.

Les animations, ce sont aussi les vols " collectifs " qui permettent de faire connaissance avec d'autres pilotes.... la Corse, les Alpes du Sud... il y a encore de belles journées en automne avec de belles luminosités.

Les longues soirées d'hiver étant favorables aux " rétrospectives ", une soirée photos d'aviation " sera organisée dans les semaines à venir pour nous rassembler. A vos photos (papier ou mieux - diapos) : il y aura un petit concours!

Les événements d'Amérique ont laissé le moteur du KC de l'autre côté de l'Atlantique quelques jours durant. Notre DR 400 sera cependant bientôt prêt au vol. Certains d'entre vous ont pu faire la connaissance de Thomas Perrachon, cet été, à la mécanique en appui de Gaëtan. Nous le retrouverons dans notre association dès mi-septembre, pour deux années scolaires, dans le cadre d'un contrat d'apprentissage. Bienvenue, Thomas.

Je terminerai ce mot en remerciant, au nom de tous les membres, Sonia qui quittera le Club fin octobre. Son épanouissement personnel et professionnel passe certainement par la connaissance d'autres horizons, notamment internationaux. Sonia a été appréciée de tous, bien au delà des seuls membres du Club, et sa bonne humeur, son sourire, sa vivacité, sa compétence et son impartialité nous manqueront ! Nul doute qu'elle poursuivra brillamment son cursus linguistique. Tu seras toujours la bienvenue au Club, Sonia ! Good luck with the british (boys) and see you soon.

Le Comité

NB : un pot de départ sera organisé fin octobre pour le départ de Sonia. La date vous sera transmise prochainement.



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :
Ont réussi au TT :

Luc **CLAUX**
Jean **VIALE**

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/07/2001 au 31/08/2001

47 jours de beau temps.
9 jours de temps moyen.
6 jours de mauvais temps
Dont 2 jours d'orage

Les Heures de Vol

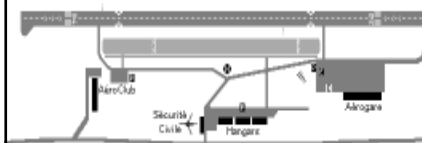
Du 01/07/2001 au 31/08/2001

787 heures de vol cette année contre une moyenne de 711 heures sur les six années précédentes soit un **gain de 75 heures**.

Pour l'année 2001 le club totalise **2071 heures de vol** soit un **gain de 3 heures** par rapport à la moyenne sur six ans.

Dans ce numéro :

Le billet du Comité	1
Informations	1
Nouvelles du 49ème Tour Aérien des Jeunes Pilotes	2
Les petites astuces de Serge BECONCINI	2
Sonia	2





Nouvelles du 49ème Tour Aérien des Jeunes Pilotes

Les sélections sont terminées, l'incroyable possibilité de participer au 49ème Tour Aérien des Jeunes Pilotes s'ouvre à moi, le voyage au Brésil est donc annulé.

Le grand jour arrive le 10 juillet. Après avoir longuement recherché des sponsors, c'est avec une immense joie que je pars vers Bordeaux à bord du F-GORU, l'avion de mes débuts. A l'arrivée, nous sommes accueillis comme des rois sur le site des usines Dassault de Mérignac. Visites des chaînes d'assemblage des Falcons, Mirages 2000, Rafales, conférence du vice-président de Dassault Aviation, rien ne nous est caché.

La première étape nous amène à Albi, modeste club qui s'est mis en quatre pour nous recevoir. Les premiers contacts avec les tenus de vitesse, d'altitude et de trait ne se passe pas excessivement bien pour moi. En effet le premier point de report du Tour m'échappe et les points s'envolent bien vite. L'attribution des points est appréciée par rapport à la tenue du trait sur la carte (couloir de 0.4 nautiques), à la tenue de l'altitude (+ ou - 250 pieds) ainsi qu'à la tenue de la vitesse propre déclarée (+ ou - 10%). Quelques épreuves " spéciales " (tenue d'un axe VOR, tenue d'axe au décollage ou tenue d'un arc de cercle) ainsi que la notation des atterrissages viennent compléter le classement.

A Albi, nous avons droit à la représentation du T-6 de Jacques Creen comme sur toutes les étapes ainsi qu'à celle du dernier 13- 17 survivant en France. Le lendemain, départ sur Pau après le briefing du matin. Une étape qui se passe sans aucun problème pour moi puisque je la remporte. C'est donc avec une immense joie que je remplis un de mes objectifs. Nous arrivons tous à Pau juste avant l'orage, encore bravo au commissaire météo qui nous a encore trouvé un bon créneau. La journée de repos du lendemain est consacrée à l'épreuve théorique (niveau PPL), à la rencontre de pilotes et du PDG d'Air France et d'un splendide meeting conclu par la patrouille de France.

Après ces festivités, présentation de l'étape du lendemain, la plus belle de toute, reliant Pau à Guéret. Visibilité illimitée, quelques cumulus pour la forme, de superbes paysages, la journée parfaite. Une quatrième place à cette étape me permet d'être quatrième au général laissant ainsi envisager un espoir de podium. Nous sommes encore une fois très bien reçus dans l'aéroclub de la Creuse. Malheureusement, la météo ne nous laissera pas quitter le sol pour Tour. C'est donc le M lendemain que nous rejoignons la base aérienne 705 ... en BLIS... afin de la visiter.

Nous avons pu rencontrer des pilotes de Mirage 2000 et de Xingu et les plus chanceux ont pu piloter un Alphajet ... sur simulateur évidemment. Le lendemain nous ne pouvons pas partir sur Verdun non plus. Nous rallions donc le terrain de Montluçon-Guéret à 27 nautiques de là pour se rapprocher de Dijon.

Après une nouvelle nuit dans un lycée de Guéret, nous pouvons enfin décoller vers Dijon-Darois pour une étape double conclue par un sympathique atterrissage par vent de travers avec des rafales à 20kt. Cette étape me coûte malheureusement le podium. Tant pis.

L'Aéro-Club de Dijon a organisé un petit meeting sur le site des usines Robin où l'on a pu voir quelques avions de légende tels que le T6 de Jack, le Corsaire et le Spitfire ainsi qu'un HR-200 version voltige nous faire une superbe démonstration. Le lendemain, la dernière étape arrive déjà: deux heures de vol sans encombre vers Epinal-Mirecourt où nous attendent deux heures de grand spectacle avec entre autres la Patrouille de France, et la patrouille Apache

Déjà, la belle aventure est terminée. Près de 19 heures de vol, permises grâce aux sponsors et en particulier l'Aéro-Club d'Annecy qui ont bien voulu m'aider et que je remercie encore.

Les objectifs sont atteints: victoire d'étape et 9ème place au général.

A peine rentré à Annecy, les briefings me manquent déjà. Le Tour reste un moyen inestimable d'acquérir de l'expérience et je souhaite à tous les jeunes pilotes d'avoir l'occasion d'y participer.

Bons vols à tous, Thomas.

Les petites astuces de

Serge Beconcini

Tenue du Cap en Navigation

Force est de constater la difficulté à tenir un cap en navigation. L'idéal étant un mixte entre prendre un point de repère au loin et organiser un circuit visuel en relisant régulièrement son cap.

Une formule surprenante quant à son résultat va vous matérialiser comment on peut passer très facilement loin de son point tournant si le cap et la dérive ne sont pas tenus.

Une heure - Un degré - Une minute

Ce qui veut dire qu'en une heure avec un écart de route d'un degré on s'est écarté latéralement de une minute de vol. Avec un DR 400 c'est 2 nautiques ou 3,6 kilomètres. Prenons un exemple : sur une navigation vers l'ouest Annecy - Vallée du Rhône ; Route au 270° avec un mistral de 20 noeuds la dérive maximum est de 10°. Si de plus le cap est mal tenu de 4° dans le sens de l'addition de ces deux valeurs on aura pour 30 minutes de vol 7° d'écart donc 7 minutes de vol soit 14 Nautiques ou 26 kilomètres en DR 400.

Si cet exemple est extrême un erreur même minime de 3° place l'avion à 6 nautiques ou 11 kilomètres du repère. Voilà pourquoi, en navigation, il n'est pas évident d'être à la verticale de son waypoint.

D'où l'importance de la tenue du cap et de la valeur de la correction de dérive : A vos Gyros

Salut les pilotes !

Oui, salut, et même salut car je m'en vais

Certains le savent, je viens d'être diplômée en vente marketing et je maîtrise un max ! Je dois donc découvrir de nouveaux horizons pour mettre en pratique mes connaissances.

Je commence par a little linguistic journey in the country of the little house in the prairie, et puis au retour, après un kiss to you, je prendrai un job là où l'on voudra me laisser exercer mes compétences ... et mon sex appeal, et elles sont loin d'être déchargées mes piles ! Avis à ceux que ça intéresse ..., mes compétences, bien sûr !

Chaud devant, it's hot in the International Aéroclub of Annecy : les jours d'hiver arrivent et la chaleur - humaine - à y'à qu'ça d'vrai ! (comme on dit par chez nous) Alors, allez-y, faite l'amour et pas la guerre ! Un voeu pour vous ? Non, deux soyez tolérant et volez sûrement !

Un grand merci à Michel, Pascal et Gérard qui m'ont offert cette opportunité d'épanouissement, pour leur sympathie et leur dévouement. Un special thanks à mes deux boys friends Lucien et Jean-Pierre qui, dans leurs styles différents, m'ont apporté leur gentillesse quotidiennement.

Mes deux ans parmi vous m'ont été très agréables et m'ont appris énormément : à votre contact, à votre écoute les jours avec, ceux sans, les gens pour, ceux contre, les jours fébriles de lâché, de départ pour le brevet, les retours gais d'arrosage...

Alors salut et à bientôt, et rappelez-vous, pas la guerre, l'amour, et quoi qu'il en soit ni l'un ni l'autre dans les avions Smile, life is great !

Sonia.