



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°27

SEPTEMBRE-OCTOBRE

LE MOT DU PRÉSIDENT

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

Nous étions 80 le soir du pot de départ de Sonia, merci pour elle d'être venus nombreux ! Avant son retour de Grande Bretagne mi-décembre, vous pouvez encore verser votre contribution en prenant contact avec Elisabeth et signer son livre d'or ! !

Les mois se suivent mais ne se ressemblent pas : à une météo particulièrement clémente d'octobre a succédé une météo bien médiocre en novembre. Notre activité devrait cependant dépasser les 2900 heures cette année. Le XZ a tenu ses promesses avec plus de 300 heures à ce jour et l'activité d'école est très soutenue au point de devoir mettre en place – provisoirement nous l'espérons tous – une liste d'attente pour les nouveaux élèves.

Le nouveau programme d'animations pour les prochains mois est affiché au Club. La période est propice à la découverte du vol de nuit et Jean-Pierre se fera un plaisir de vous initier à cette activité que peu de clubs peuvent s'offrir. Profitez-en!

Il nous faut aussi féliciter Gaëtan, notre mécanicien, pour avoir réussi l'audit de renouvellement de notre UEA (Unité d'Entretien Agréée). Le GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile) a prononcé un avis favorable, et la DAC (Direction de l'Aviation Civile) doit signer prochainement le document officiel. Quelles sont les principales conséquences positives pour le Club me direz vous ?

→ des CDN renouvelés à 3 ans pour chaque avion au lieu de 6 mois : le gain financier lié à l'allègement du nombre de visites du GSAC est appréciable.

→ La possibilité d'obtenir la prolongation de certains potentiels moteurs (jusqu'à 400 heures pour un potentiel initial de 2000 heures !).

Cette décision souligne aussi tout simplement la compétence de notre mécanicien que nombre d'entre nous avions déjà pu remarquer. Bravo Gaëtan ! Dernière nouvelle, notre D112 devrait prochainement revoler après de nombreuses tracasseries (administratives ! !).

De nombreux dossiers sont en cours:

→ négociation d'une nouvelle convention d'occupation de nos locaux et hangar avec la CCI de Haute-Savoie et la DAC. A la demande de l'Etat, ce document mettra fin à l'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) qui régissait notre présence (et celle de la CCI) depuis plus de 30 ans sur le terrain de Meythet. Le contenu de cette future convention est essentiel pour le maintien des acquis du Club pour les années à venir et le Comité Directeur a décidé de s'adjoindre les conseils d'un professionnel.

→ poursuite (hélas !) du contentieux avec S. Hamel (cette dernière contestant en justice le droit du Club de percevoir des loyers, toute négociation devenait impossible).

→ mise en conformité de certains de nos locaux suite à une visite de l'inspection du travail. Une partie de ce travail sera effectué par des élèves en stage du lycée Sommeiller (merci Serge Garda !)

→ mise en route du dossier BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) pour la formation des élèves des établissements secondaires du bassin d'Anancy (merci Hervé Gouinguenet !)

Pas de quoi s'ennuyer ! !

Bons vols et bonnes fêtes à tous(tes)

Michel AYOUB



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :
A réussi au TT :

CROULET Daniel

Ont réussi au BB :

**MILWOOD Daniel
BROSSEAU Patrick**

INFORMATIONS OFFICIELLES

Du 01/09/2001 au 31/10/2001

38 jours de beau temps.
11 jours de temps moyen.
9 jours de mauvais temps
dont 3 jours de brouillard.

Les Heures de Vol

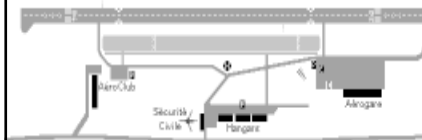
Du 01/09/2001 au 31/10/2001

543 heures de vol cette année
contre une moyenne de 497 heures
sur les six années précédentes soit
un **gain de 45 heures**.

Pour l'année 2001 le club
totalise **2614 heures de vol** soit
une **gain de 48 heures** par rapport
à la moyenne sur six ans.

Dans ce numéro :

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

Les petites astuces de Serge Beconcini

Le vent de travers

Phénomène MTO qui fait souci à plus d'un. A travers ces quelques lignes nous allons essayer de mettre les idées au clair quant aux techniques à adopter au décollage et à l'atterrissage.

Décollage.

Il faut contrer l'effet girouette, effet plus important par vent gauche, nos avions embarquant déjà de ce côté de par les effets moteurs.

Technique.

Mettre le manche dans le vent et appuyer sur le palonnier à l'opposé du vent.

J'insiste sur le manche complètement dans le vent.

Pour le palonnier : c'est rester sur l'axe de piste.

Il faut également pousser sur le manche pour forcer la roulette de nez à garder le contact avec la piste.

La rotation doit être franche, en renforçant l'action sur le palonnier, l'avion faisant encore plus la girouette en l'air.

Si l'avion décolle légèrement incliné, il faudra le remettre dans le lit du vent en correction de dérive juste après le décollage. Ne pas confondre correction de dérive et glissade.

En correction de dérive le manche revient au neutre et on ajuste la pression sur le palonnier pour ramener la bille au milieu. L'avion est de travers sur sa trace au sol, mais il est bien parallèle au vent.

Cela c'est la théorie, il faut connaître les phénomènes et comment y faire face. Pour le dosage, il faut aller voler.

Atterrissage.

En finale on arrive en correction de dérive pour rester sur l'axe.

Technique.

Comme on ne peut rester en crabe pour atterrir, il va falloir remettre les roues parallèles à la piste, en glissant cette fois. Pour ce faire, et à nouveau, manche dans le vent et pied contraire. L'avion n'est plus symétrique dans la veine d'air, la bille tombe dans du côté de l'inclinaison, et l'on peut même se poser sur une roue !

Après l'impact la vitesse décroît, il faut bien combattre à nouveau l'effet girouette.

Prenez soin, toujours au décollage et à l'atterrissage de vous accrocher à l'axe de la piste. Vous pourrez ainsi exactement savoir, si vous n'êtes plus dessus, que ce sont des éléments extérieurs qui vous y ont conduit.

Dernière question " Quand décrocher et arrondir " : On peut faire les deux ensemble. Ce n'est qu'une question de

pratique.

Si l'on n'est pas sûr, on peut préparer en courte le décrochage puis placer l'arrondi juste derrière, cela sépare les deux actions.

Les limitations au vent de travers.

- Celles du manuel de vol, ce qui implique de se dérouter éventuellement ou d'attendre une accalmie.

- Les volets par très fort vent de travers, ne pas mettre les pleins volets, ou seulement en très courte finale quand le vent est moindre, mais cela rajoute une manœuvre supplémentaire.

Conseils

1- La tour donne le vent en finale. Ce n'est pas obligatoire de le collationner. Certains s'appliquent à répéter précisément les chiffres et ne savent pas au bout du compte si le vent vient de la droite ou de la gauche. N'oubliez jamais que la radio, si importante soit elle, ne fait pas voler l'avion ! !

2- Si ça coince ne pas hésiter à remettre les gaz plusieurs fois. Penser également à la piste en herbe.

3- Aller vous entraîner quand il y a un fort vent avec un instructeur les jours de mauvais temps : il y a sûrement de la disponibilité.

N'hésitez pas en croisière lente, à essayer de mettre l'avion en crabe le long d'un axe, comme une autoroute, et de passer le nez de l'avion de droite à gauche. Pour bien travailler la coordination manche-palonnier en sens inverse.

L'hiver approche, ne ratez pas le démarrage.

Procédure de démarrage à froids
Températures voisine ou inférieure à 0° .

1- Brasser l'hélice 7 ou 8 fois Clef des magnétos dans la poche et tous contacts coupés.

2- Remplir les cylindres de mélange air-essence riche, pour cela :

a- Batterie sur ON.

b- Mixture sur Plein Riche.

c- Pompe à Essence sur ON.

d- Contacts magnétos IMPERATIVEMENT coupés : Les clefs dans la poche.

e- Faire une injection à la manette des gaz puis faire un demi tour à l'hélice (une compression).

f- Renouveler cette opération 4 à 5 fois puis couper le pompe et la batterie pour économiser le courant.

3- Démarrage du moteur.

a- Contact batterie sur ON (ne mettre aucun feu de navigation ni phare en marche).

b- Mixture sur Plein Riche.

c- Pompe à Essence sur ON.

d- Faire deux injections supplémentaires.

e- Réchauffe Carbu sur ON.

f- Actionner le démarreur.

g- Si le moteur semble vouloir s'arrêter aussitôt après le démarrage appliquer 2 ou 3 injections énergiques à la manette des gaz.

4- Repousser la Réchauffe Carbu au bout de 5 minutes car l'air n'est pas filtré dans la position Chaud.

5- Si la procédure à échoué et que la batterie donne des signes de faiblesse, n'insistez surtout pas et prévenez aussitôt notre mécanicien ou un instructeur.

A vos démarreurs

Jean-Pierre