



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°28

NOVEMBRE-DECEMBRE

LE MOT DU PRÉSIDENT

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

L'année 2001 s'est achevée avec 2926 heures de vol soit 260 heures de plus que l'année précédente. Ce bon résultat n'est pas complètement le fruit du hasard : malgré une météo de début d'année médiocre, la venue du DR 400 XZ fin juin à participé à la remontée sensible des heures de vol.

Cependant, malgré de meilleures conditions météo au second semestre l'immobilisation de certains appareils pour entretien ou changement de moteur a aussi pénalisé la disponibilité globale du parc. L'augmentation sensible du nombre d'élèves a également permis aux heures d'instruction en vol de progresser (1480 heures au lieu de 1244 h en 2000).

Ce bilan horaire a été également possible grâce à l'absence de casse importante sur nos machines, cependant quelques dégâts mineurs sont à signaler (sorties de piste, impacts avec des oiseaux) tout comme des "mauvais traitements" - toujours trop fréquents - infligés aux avions par négligence de certains pilotes.

La vie d'un club ne se résume pas en statistiques d'heures de vol : elle se construit lentement au fil des années mais il est très facile de la ruiner en peu de temps et de façon durable. Membre depuis 1983, j'ai hélas pu voir de nombreux conflits, des complots et de trop nombreux soubresauts dans l'ambiance de notre association pour des raisons bien basses et bien obscures la plupart du temps. Les difficultés que nous avons aujourd'hui avec la gérante du bar-restaurant "la cabane de Mermoz" ne doivent pas conduire à de nouvelles divisions des membres. La Justice rendra prochainement sa décision dans cette affaire. Je formule ici le vœu sincère pour que tous les membres ne viennent au Club qu'avec la seule envie de voler et de participer sagement à la vie associative.

Cette année écoulée a vu aussi notre Club sous les feux de l'actualité nationale pour son maintien sur l'aérodrome de Meythet. Il ne faudra pas desserrer notre cohésion et continuer à nous défendre, car les prédateurs, toujours présents, sont prêts au moindre faux pas de notre part. Prenez soin de nos avions, mais respectez aussi nos riverains pour ne pas en faire plus d'ennemis.

L'année 2001 a vu aussi la prise de fonction de Gaétan, notre mécanicien, le départ de Sonia et son remplacement par Elisabeth. Je souhaite que les professionnels qui sont à votre disposition au Club vous permettent d'apprécier plus encore la chance que nous avons tous de voler dans une association comme la nôtre au sein d'une si belle région de lacs, de montagnes et de plaines. Soyez sûrs que peu de clubs en France possède l'ensemble des atouts d'une association comme la nôtre.

Qu'il s'agisse d'une formation initiale, de perfectionnements au pilotage (vol en montagne, vols de nuit, vol sans visibilité, voyages longue distance) ou d'animations (journées portes ouvertes, rallyes, soirées,...), je vous souhaite de pouvoir profiter pleinement de notre Club cette année encore.

Je vous adresse mes meilleurs vœux aéronautiques pour 2002 ainsi que ceux de l'ensemble du Comité Directeur.

Volez prudemment.

Michel AYOUB



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.



INFORMATIONS OFFICIELLES

Du 01/11/2001 au 31/12/2001

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

Les Heures de Vol

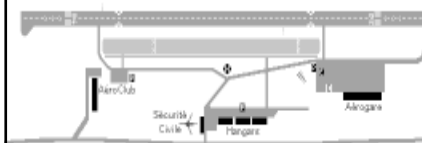
Du 01/11/2001 au 31/12/2001

312 heures de vol cette année contre une moyenne de 304 heures sur les six années précédentes soit un **gain de 7 heures**.

Pour l'année 2001 le club totalise **2926 heures de vol** soit un **gain de 55 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 Me-262	2
Voyage	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

Messerschmitt 262

Le Me-262 peut être considéré comme le premier chasseur à réaction. L'appareil, d'abord équipé de moteurs à pistons, effectua son premier vol en avril 1941. Le premier réacteur BMW n'arriva que six mois plus tard.

Les tests en vol avec réacteurs, commencés en mars 1942, montrèrent la fragilité des pales de l'hélice de la turbine. On envisagea un délai supplémentaire, mais finalement l'arrivée du moteur Junkers Jumo 004, nettement plus au point, écarta le problème.

Le premier vol du Me-262 sous sa forme définitive eut lieu le 18 juillet 1942 ; encore l'appareil était-il équipé d'un train conventionnel à roulette de queue ; cela obligeait le pilote, alors que l'avion atteignait 180 km/h au sol, à freiner brusquement pour relever la queue de l'avion et décoller. Mais les performances en vol répondirent à ce qu'on espérait.

Le 17 août 1942, un accident immobilisa le seul prototype et retarda d'autant les essais. En décembre 1942, le principe de sa production en série fut acquis, mais seulement au rythme de 20 par mois, et pas avant 1944.

Les deux réacteurs Jumo 004B permettaient à l'avion d'atteindre 875 km/h à 6 500 m. L'armement consistait en quatre canons MK-108 de 30 mm groupés dans le nez et 24 fusées R4M installées sous les ailes. Un viseur gyroscopique EZ-42 permettait d'utiliser ces armes avec une efficacité redoutable, notamment contre les formations de B-17.

Les services de renseignement alliés affirmèrent que le Me-262 ne pouvait voler sur un seul réacteur ; ils s'aperçurent très vite de leur erreur. Le Me-262 était impossible à poursuivre ou à intercepter. Sa vitesse lui permettait d'échapper aux radars de sol, et la seule façon de l'attaquer était un piqué à pleine vitesse qui poussait les chasseurs : alliés aux limites de la résistance matérielle et du contrôle des appareils.

Les petites astuces de

Serge Becondini

Le vent de travers

Pour cette année 2002, voici quelques petites astuces livrées pèle mèle.

Meilleurs voeux à tous.

- L'avion en vol est un véhicule inévacuable, contrairement à la voiture, c'est pourquoi tout devient plus délicat en cas de difficultés.

- La vitesse de décrochage est la même en altitude puisque l'anémomètre travaille avec la densité de l'altitude où il se trouve.

- Par pluie battante la vitesse de décrochage augmente, donc ne pas réduire la vitesse en finale comme on serait tenté de le faire, au contraire l'augmenter.

- Augmenter la vitesse en finale OUI ! MAIS, dans certain cas ne pas oublier : + 10% de vitesse représente 20% de piste en plus.

Serge

Guillermo ALVAREZ va partir à Miami en Floride pour quelques jours.

Dates prévues : 20 février au 8 mars 2002 ou 28 février au 10 mars 2002.

Son intention est de profiter de ce voyage pour voler en Cessna 172 ou PA 28 toute la semaine. Il l'a déjà fait dans les années précédentes, il connaît les procédures à suivre, les organismes de location, quelques-uns des aéroports du Sud de la Floride et il parle anglais.

Au programme : découverte aérienne du Sud de la Floride tels que les Everglades et Key West. Si un membre du Club est intéressé par ce voyage et désire se joindre à lui, vous pouvez le contacter (de préférence avant le 15 janvier 2002)

Domicile : 04 50 43 66 67

Bureau Genève : 00 41 22 730 56 37

