



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

2003 N°36

MARS - AVRIL

LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

Notre mécanicien Gaëtan Cuenin a donné sa démission fin mars et il quittera prochainement le Club à l'issue de son préavis réglementaire. A l'orée des beaux jours, ce départ pouvait être de nature à gêner l'activité de notre association, d'autant que le remontage du DR 400 KC, promis depuis plusieurs mois, n'est toujours pas achevé.

Retrouver un mécanicien suffisamment expérimenté n'est pas chose facile par les temps actuels, il n'y a qu'à consulter les annonces de la presse aéronautique pour s'en convaincre. Il nous faut absolument maintenir l'agrément de notre UEA (Unité d'Entretien Agréée) pour bénéficier des prolongations horaires des potentiels (moteurs et hélices) et des CDN (Certificats de Navigabilité) à trois ans au lieu de 6 mois. Fonctionner sans agrément est possible, mais cela entraîne des surcoûts inacceptables sur un long terme.

Une petite annonce du Club sur le forum Internet de la FNA nous a permis de recevoir et de retenir Frédéric Béziers parmi plusieurs candidats. Sa forte expérience professionnelle outre-mer (Tahiti) en tant que responsable d'UEA devrait nous permettre de continuer notre activité mécanique sans à-coups. Fred travaillera quelques semaines en « recouvrement » avec Gaëtan : il sera parmi nous dès le 5 mai prochain.

Le Club organisera prochainement une petite soirée de bienvenue afin qu'il soit connu des membres au plus tôt.

Fred vient en célibataire à Ancey jusqu'à mi-août environ avant que sa famille ne le rejoigne. Je fais appel à vous tous pour lui suggérer un logement sur le bassin ancecien (de type T4 si possible et à un loyer aussi modéré que possible).

Certains d'entre vous ont constaté que l'accès au tarmac de la mécanique avait été modifié. Il est dorénavant impératif de passer par la porte de l'atelier mécanique pour accéder à notre hangar et à nos avions. La CCI a fait cette modification dans le cadre de la sûreté des installations. Le Club a pris à sa charge la modification de la porte de l'atelier mécanique : celle-ci sera très prochainement équipée d'un système anti-panique à l'intérieur et l'accès par l'extérieur ne sera possible qu'en utilisant une clé rajoutée à chaque trousseau des clés des avions.

Pour des raisons évidentes de sûreté sur le tarmac et de sécurité de nos propres avions et installations, aucune personne étrangère au Club ne devra dorénavant pénétrer sur le terrain via notre hangar mécanique. Je vous demande d'être vigilants et de signaler toute anomalie aux autorités du terrain (CCI, pompiers ou Aviation Civile,...) et tout particulièrement lors de la prochaine tenue du G8 d'Evian.

Vous êtes aussi nombreux à devoir sortir un/des avion(s) du hangar et à les parquer sur l'herbe pour prendre votre avion favori. Le tarmac en herbe n'étant actuellement pas facilement praticable à cause des ornières (surtout si vous êtes seul), je vous demande de remettre les avions « inutilisés » dans le hangar afin de ne pas poser d'inconvénient aux avions venant des hangars nord. Ceux-ci doivent en effet respecter la ligne de circulation jaune du tarmac pour éviter les grilles centrales d'eaux pluviales, fortement dénivelées, (risque de casse des roulettes et des capotages de roues) et nos avions garés trop près dans l'herbe sont une gêne à leur circulation.

Bons vols

Michel AYOUB

Montélimar – Saint Rambert

Deux avions du Club et sept pilotes ont fait, fin avril, une sortie sur les terrains de Montélimar et de Saint Rambert.

A Montélimar l'AAAD entretient le « Musée Européen de l'Aviation de Chasse » une exposition extérieure.

A Saint Rambert l'association « Aéro-Rétro » crée en 1977 possède une magnifique collection d'avions anciens en parfait état de vol. Une équipe de passionnés continue de réhabiliter des cellules souvent arrivées là à l'état d'épaves.

Storch
1935
240 Cv
175 Km/h



INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/03/2003 au 30/04/2003

43 jours de beau temps.
12 jours de temps moyen.
6 jours de mauvais temps
dont 1 jour de neige

Les Heures de Vol

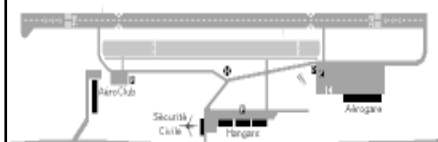
Du 01/03/2003 au 30/04/2003

619 heures de vol cette année contre une moyenne de 463 heures sur les huit années précédentes soit un **gain de 156 heures**.

Pour l'année 2003 le club totalise **976 heures de vol** soit un **gain de 170 heures** par rapport à la moyenne sur huit ans.

Dans ce numéro :

Le Mot du Président	1
Informations	1
Les petites astuces de Serge BECONCINI	2
Questionnaire ULM	2





INFORMATIONS IMPORTANTES

Tous les Compte-Rendus des réunions du Conseil d'Administration sont affichés et rangés 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

Chers amis,

Quelques étudiants de l'IUT d'Annecy-le-vieux ont choisi de faire, en application de leurs études de techniques de commercialisation, une étude du marché des ULM multiaxes dans notre pays, ainsi que quelques autres pays Européens.

Comme vous le savez, cette catégorie d'aéronefs est en pleine expansion et devrait continuer à se développer malgré certaines incertitudes réglementaires.

Rien ne dit que nous autres, pilotes d'avions certifiés, ne serons pas un jour tentés par ces machines légères dont les qualités de vol et les performances ne cessent de s'améliorer.

Quoi qu'il en soit, nos jeunes étudiants souhaitent recueillir l'avis de divers types d'utilisateurs potentiels, y compris d'actuels pilotes brevetés (ou en formation) comme nous. L'initiative me semble de nature à faire parler des activités aéronautiques vues sous un éclairage positif, et donc favorable à notre activité.

Je me suis donc permis, avec l'accord de notre président Michel AYOUB et du bureau, de faire insérer le questionnaire joint dans la feuille volante que vous venez de recevoir.

Si vous avez le temps d'y répondre, merci de bien vouloir le retourner soit à l'IUT soit à moi-même, ou plus simplement le remettre à Elisabeth au Club qui fera suivre.

Pour des raisons de planning de l'étude, les réponses doivent parvenir avant le 25 mai 2003 dernier délai.

Merci d'avance à tous, et bons vols,

Gabriel CONSIGNY

Les petites astuces de **Serge Beconini**

Procédure de démarrage l'été

A l'approche des beaux jours et pour faciliter le démarrage de nos avions :

Démarrage du matin

Normalement pas de problème particulier.

- Pompe sur ON
- Deux injections
- Démarreur.

Démarrage à chaud

- Pas d'injection : risque d'incendie moteur par excès d'essence dans le carburateur.

- Démarreur

Démarrage moteur noyé

- Pompe à essence sur OFF
- Richesse plein pauvre
- Plein gaz
- Démarreur
- Quand le moteur tousse : Plein riche et réduction des gaz.

Si le moteur ne démarre pas faire une pause de dix secondes entre deux tentatives et ne jamais relancer le démarreur avant l'immobilisation complète de l'hélice. Sept démarreurs cassés en un an et demi (deux sur le VQ, trois sur le NR et deux sur le XR)

Dans tous les cas relire le manuel de vol.

Après le démarrage et la vérification de la montée de la pression d'huile faire un essai coupure.

Important :

Le régime moteur doit être inférieur à **1000 tr/min**

Si le régime est trop élevé il y a un risque important d'explosion dans le pot d'échappement par accumulation d'essence non brûlée.

Passer le contacteur de BOTH à OFF et retour à BOTH tranquillement ce qui permet au passage de la clef à chaque position de vérifier l'intégrité de l'allumage sur chaque rampe et la coupure sur OFF.

Errata

Fréquence à contacter pour les transits dans la TMA de Genève :

- Genève Info 126.350
- Genève Delta 119.175

qui transféreront au besoin sur Genève Approche.