



AERO-CLUB
Annecy Haute-Savoie
Annecy-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 Annecy Haute-Savoie
74960 MEYTHET

2003 N°39

NOVEMBRE-DECEMBRE

LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

A toutes celles et ceux qui n'auront pu se rendre à la traditionnelle présentation des « vœux du Président » de ce début janvier, je souhaite une excellente nouvelle année 2004 et vous adresse mes meilleurs vœux aéronautiques.

Comme chaque début d'année, l'heure est aux bilans. Je voudrai avant tout remercier nos salariés pour le travail accompli en 2003. Il me faut citer la venue providentielle de Fred, notre chef-mécanicien, qui nous a tiré d'une mauvaise passe en remontant patiemment le KC avec l'aide assidue et infaillible de Serge Garda. Fred n'a pas compté ses heures pour assurer par ailleurs l'entretien régulier et la disponibilité de nos appareils, secondé par nos jeunes apprentis, Jonathan et Clément. Elisabeth a tenu avec constance le secrétariat, pendant que nos instructeurs, professionnels comme bénévoles, ont assuré une bonne moitié des heures de vol du Club.

3253 heures en 2003, cela faisait 10 ans que cela ne s'était pas vu, et cela avec un appareil en moins pendant toute l'année (révision du KC). Je note avec satisfaction que 2003 n'a pas vu d'accident sérieux au Club, même si de nombreux (et coûteux) bobos mécaniques se sont produits par désinvolture de certains pilotes.

Nous devons continuer nos efforts pour prendre soin de nos appareils et je félicite Jean-Pierre Giraud d'avoir pris l'initiative de solliciter nos membres pour rénover les verrières en plexiglas de nos avions.

Le Club a dû faire l'effort financier d'investir dans un coûteux faux-plafond à la mécanique, l'ancien n'était plus aux normes et vraiment délabré. Il nous faudra poursuivre le travail pour rénover le circuit électrique de ce bâtiment.

Nos efforts d'intégration dans l'environnement se poursuivent



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Contrairement à ce qui a été dit la fois dernière c'est la fille de **Michel BESSON** qui a eu un Bébé. Quant à **Michel** il a eu son PPL il y a déjà un certain temps.

Toutes nos félicitations à :
François LECOMTE
Fabien WESSE
pour leur BB

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/11/2003 au 31/12/2003

21 jours de beau temps.
20 jours de temps moyen.
20 jours de mauvais temps
dont 7 jours de brouillard

Les Heures de Vol

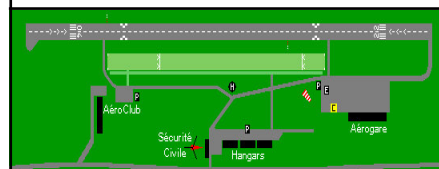
Du 01/11/2003 au 31/12/2003

367 heures de vol cette année contre une moyenne de 312 heures sur les huit années précédentes soit un **gain de 55 heures**.

Pour l'année 2003 le club totalise **3253 heures de vol** soit un **gain de 336 heures** par rapport à la moyenne sur huit ans.

Dans ce numéro :

Le Mot du Président	1-2
Informations	1
Le Vought F4U1 Corsair	3
Vol AF 001	4
Les petites astuces de Serge BECONCINI	4





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

également : le NR a été équipé d'un nouveau pot d'échappement Chabord (fabricant haut-savoyard) ainsi que le KC : prenez en soin !

Il me faut aussi parler du procès qui oppose l'Aéro-Club à Sylvie Hamel, la gérante du bar-restaurant « la cabane de Mermoz », depuis plus de 3 ans maintenant. Bien qu'ayant engagé une procédure d'appel, cette dernière vient de perdre son recours contre l'exécution provisoire qui avait été prononcée par le Tribunal de Commerce en première instance : elle doit donc quitter nos locaux sans délai et nous payer tous les arriérés de loyers en retard (sans compter les dépends et les dommages et intérêts). Le Comité a décidé de préparer sans attendre un dossier d'appel d'offres, validé juridiquement, pour assurer sa succession dans les meilleurs délais et dans les meilleures conditions d'équité.

Je terminerai par les nombreuses animations de 2003 : Trophée Aérien Rhône-Alpes organisé par l'Union Régionale (UR11), la poursuite de notre rapprochement avec l'aéro-club de Brest, les voyages (journées Corse, tours des Alpes et de France, ferme de la Rebeyrotte, etc...). De nouvelles destinations sont dans les airs, et un nouveau planning vous sera prochainement proposé pour le premier semestre 2004.

Notre association est mature mais il faut sans cesse conserver le cap. Je formule des souhaits pour que 2004 soit une bonne année météo, et j'aimerais que plus de membres pilotes ou élèves-pilotes, jeunes ou moins jeunes, participent régulièrement aux actions de bénévolat au sein de notre association.

Bons vols à toutes et à tous.

Michel AYOUB
Président

Travaux au Club House

Depuis déjà longtemps il est prévu d'installer des toilettes dans le Club House.

C'est en 1997 lors de la réhabilitation du Bar Restaurant qu'une pré-installation des tuyauteries permettait d'envisager cet équipement.

Il paraît souhaitable de profiter de la fermeture momentanée du Bar Restaurant pour finaliser ces travaux.

Dans l'ordre il faut :

- Démontez la carte Aéronautique 1/1000000^{ème}.
- Installez la carte sur un autre mur.
- Percer une porte dans la paroi.
- Construisez une cloison dans le fond de la pièce ainsi ouverte.
- Installez des toilettes et un lavabo.
- Donnez un coup de peinture pour rafraîchir la pièce.
- Fermez la porte et posez une plaque.

Dit comme cela tout paraît très simple mais il est évident que ces travaux ne vont pas se réaliser tout seuls et qu'il nous faudra donc faire appel à la bonne volonté de quelques membres.

Si vous avez quelques compétences dans ces domaines, des équipements en état correct pouvant être utilisés, du temps libre, de l'outillage ou de la bonne volonté vous êtes les bienvenus.

Parlez en avec Elisabeth et on entreprendra ces travaux dans le premier trimestre de l'année.

GW



ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale du Club aura lieu le samedi 3 avril 2004 à 16 heures dans la Salle Polyvalente de Meythet. retenez dès aujourd'hui cette date.

Vous recevrez une convocation officielle début mars.



LE VOGHT F4U1 «Corsair»

Esthétique, racé, puissant, efficace, il sera de tous les combats depuis Guadalcanal jusqu'à la fin du chasseur à hélice... Plus de 11.000 exemplaires construits, 64000 missions, 2.140 victoires aériennes sur les appareils japonais, tel est son bilan opérationnel. Bilan bien provisoire d'ailleurs car la Victoire de 1945 sur le Japon ne sera pas pour lui le signal de la retraite puisqu'on le verra ensuite dans les cieux de Corée, et ensuite, avec les Français, ceux d'Indochine et d'Algérie. Il sera le dernier chasseur à moteur à pistons à être produit par les États-Unis.

C'est sur des spécifications émises par l'U.S. Navy en 1938 que le projet de la Vought-Sikorsky Company fût retenu en vertu d'un compromis technique mettant en œuvre la plus petite cellule possible autour du plus gros moteur alors disponible: le XR-2800 Double Wasp, un double étoile de 1.850 ch. développé par Pratt & Whitney.

Le 29 Mai 1940, le prototype X F4U-1 décollait pour la première fois, l'appareil se révélant posséder des performances exceptionnelles. La série (une première tranche de 584 Vought F4U1 bientôt surnommés «Corsairs») fût commandée en Juin 1941. Mais l'appareil de série, malgré une amélioration de performances, différait notablement du prototype pour pouvoir répondre aux exigences spécifiques de la Navy. En outre il avait des points faibles, en particulier une stabilité latérale médiocre aggravée par le puissant couple de renversement du moteur, et une sortie de vrille difficile. Il avait aussi une fâcheuse propension au rebondissement à l'appontage. Si bien que les autorités navales décrétèrent que le Corsair serait utilisé uniquement à partir de bases terrestres par les Marines...

L'appareil continua à s'améliorer en puissance avec un nouvelle version du moteur Pratt & Whitney, le R 2800-8 W à injection de 2.250 ch., mais aussi en emport d'armement et de carburant, nouvelle version produite par la Chance-Vought récemment créé suite à la séparation de Vought et de Sikorsky, ainsi que par deux autres constructeurs (Brewster et Goodyear). Ce n'est qu'en 1944, alors que 4.700 machines avaient déjà été construites et engagées avec un énorme succès sur les bases du Pacifique, que le F4U «Corsair» fut enfin accepté sur porte-avions...

Le plus grand déploiement de *Corsair* eût lieu à l'occasion de la bataille d'Okinawa entre le 7 et le 30 Avril



Le Corsair 14F-6 Photographié à La Mole



1944 où 305 appareils embarqués de la Navy et 192 appareils des Marines basés à terre exécutèrent plus de 600 missions d'appui et se créditèrent de 124 victoires... C'est à cette occasion que le Corsair reçut son surnom le plus prestigieux: «Sweetheart of Okinawa».

Les «as» ne manquèrent pas sur cette machine superbe et le plus célèbre est sans doute le Colonel Gregory M. «Papy» Boyington de l'escadrille VMF-214 dont la vie, romancée, a fait l'objet de la série télévisée américaine «Les Têtes Brûlées», vue aussi en Europe... et rediffusée encore une fois en France en 1997.

Depuis le 9 mars 2000 à 16h20 très exactement, un Corsair vole à nouveau dans le ciel de France. Cet appareil, porte la robe de l'aéronautique navale et les couleurs de la Flottille 14F sous le numéro 14F-6.

Ce Corsair F4U5NL, exposé au musée de Tigre près de Buenos Aires, a fait l'objet d'une adjudication internationale par l'Armada Argentina en novembre 1991, il a été acquis par un groupe de passionnés français.

En 1995, après bien des déceptions et des rebondissements, l'épave, car cela en était une, est arrivée sur l'aérodrome du Castelet, la restauration pouvait commencer.

Elle a été conduite pendant cinq ans par Claude Semenadis et réalisée par une sorte de magicien de la mécanique nommé Didier Rohmer, son travail a commencé par le démontage de l'épave et s'est terminé le 9 mars 2000, jour du premier vol. Cette restauration est l'œuvre d'un seul homme, du décapage à la peinture finale, en passant par la mise au point du moteur.

Ce Corsair F4U5NL est devenu F4U7 par :

- La suppression du radar de bord d'attaque ;
- L'échange de la couronne moteur par une couronne de F4U7 trouvée au musée de Mobile (Floride) ;
- La transformation des volutes d'échappement ainsi que celles de la répartition de l'air de refroidissement, afin de les rendre compatibles avec la couronne du F4U7.



Les petites astuces de

Serge Becoméni

Pilote IFR et Instructeur Bénévole

Vous avez été nombreux à demander une formation de radiotéléphonie en langue Anglaise.

Nous allons éditer, Elisabeth et moi, un petit recueil de vocabulaire de base Français Anglais, avant de nous retrouver pour des séances au sol ou je jouerai le rôle de la tour.

Puis nous irons mettre en pratique sur un vol Aller-Retour entre Annecy et Chambéry.

Les recueils de vocabulaire seront à retirer dès la mi janvier auprès d'Elisabeth qui constituera des listes afin de vous contacter pour cette formation.

Vol AF 001 New York - Paris en Concorde. 24 décembre 1989

Seulement 30 passagers sur ce vol qui, à la préparation, paraît à l'équipage propice à un très bon "temps".

- Avion pas trop lourd : 170 tonnes au décollage pour une MTOW de 185 tonnes.
- Décollage piste 13 à JFK, face à la mer.
- La zone militaire en face de New York est inactive en ce jour de Noël - les militaires ne font pas la guerre à Noël, c'est connu !

Donc clearance directe au 60° Ouest sans contourner cette zone - températures inférieures à la standard pendant toute la montée, favorisant un meilleur rendement des moteurs. Dès 30.000 ft, rencontre d'un très fort vent arrière qui continue jusqu'à 50.000 ft (en fait, plus de 100 kt arrière)

A la coupure des réchauffes, à Mach 1.7, la température extérieure continue à être négative par rapport à la température standard et l'avion continue d'accélérer en montant.

A 50.200 ft, Mach 2 - nous avons passé la tropopause et la température redevient positive par rapport à la standard, ce qui améliore notre vitesse propre. Le vent est établi à 100 kt arrière et la vitesse sol est de 1260 kt !! Elle va rester pratiquement constante pendant deux heures...

Le commandant Duguet décide alors de déconnecter l'automanette et de maintenir 51.000 ft en altitude constante pour rester dans le "jet" - la régulation de la

poussée se fait manuellement par le CDB. L'équipage technique a seulement 15 minutes pour avaler son dîner ce soir-là car les «way-points» arrivent à une vitesse folle !! Juste le temps pour le copilote de prendre les météo de Shannon et de Paris, de faire les calculs de points de non-retour, points équitemps sur quatre et trois moteurs.

L'avion s'allège de son carburant et le CDB monte à 52 puis 53.000 ft en surveillant la température totale du nez de l'avion qui ne doit pas dépasser trop longtemps les 127°C de la limitation.

Travers Landsend en Cornouailles Britanniques, autorisation de poursuivre via la Manche jusqu'à Dieppe au lieu de descendre tout de suite vers Guernesey - AF001 redescend à 50.000 ft doucement pour garder Mach 2 et l'avantage du vent arrière.

L'accessibilité de CDG est atteinte sans problème, on peut continuer.

Descente vers 31.000 ft, Mach .95 juste avant Dieppe.

Croisière poussée même jusqu'à Mach .98 pour grappiller quelques secondes.

La descente finale est retardée au maximum. Nous avons la possibilité de fermer les coquilles des moteurs intérieurs pendant la descente subsonique, cela donne un vario de -14.000 ft/mn... on reste donc plus longtemps à un Mach subsonique élevé...

En contact avec la tour de Roissy, la piste 09 est demandée pour le gain de quelques secondes supplémentaires par rapport à la 10.

Toucher des roues en toute sécurité après un vol qui n'aura duré que 2 heures, 59 minutes et 40 secondes. Arrivée au parking avec 20 minutes d'avance.

Equipage technique : CDB Gérard Duguet - OPL Didier Le Chaton - OMN André Lavillaureix

Récit offert par l'OPL de ce vol, qui depuis est devenu CDB A340

