



**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

2004 N°40

JANVIER-FEVRIER

## LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

Je ne peux écrire ce nouveau « mot du Président » sans vous informer des derniers déroulements de l'« affaire Hamel » qui concerne nos démêlés juridiques avec la gérante du bar-restaurant « la cabane de Mermoz ».

A ce stade, il me paraît indispensable de faire une dernière rétrospective de cette déplorable affaire qui empoisonne le fonctionnement du club depuis plusieurs années. Les enjeux financiers résultants de ce conflit sont significatifs et une explication doit être donnée à l'ensemble des membres.

Je prendrai le temps d'un certain détail aujourd'hui, car je ne doute pas que certains d'entre vous veulent savoir. Notre Assemblée Générale Ordinaire est toute proche et ce dossier permettra à tous d'avoir le même niveau d'information.

Voici quelques éléments factuels de cette affaire qui remonte à pas mal d'années :

- Mars à mai 1997 : les ambitions d'une membre du Club pour reprendre la gérance du bar-restaurant « le Mermoz » créent une grave crise au sein du Club. Lors d'une assemblée générale extraordinaire, le Comité Directeur est renversé.
- Mai 1997 : le bail du gérant précédent n'est pas renouvelé. D'importants travaux engagés par le Club (environ 23.000 Euros soit 150.000 Francs) sont menés par des pilotes bénévoles pour remodeler et réhabiliter les locaux du bar-restaurant laissés précédemment dans un état de délabrement et d'insalubrité sans pareille. Ces travaux se poursuivent jusqu'à la fin de l'année 1997. Le matériel de cuisine existant est révisé et rénové.
- Juillet 1997 : la personne du Club renonçant finalement à ses ambitions, Sylvie Hamel est installée comme nouvelle gérante sans mise en concurrence. Cette nouvelle affaire, « la Cabane de Mermoz », est prise en nom propre par cette dernière. Les locaux sont certifiés par les Services Vétérinaires.

Le Bureau Directeur de l'époque, pour faciliter le démarrage de l'activité de S. Hamel, décide de limiter son loyer fixe mensuel à 3.000 Francs HT/ mois (457 Euros) et prévoit un complément annuel de loyer, payable en une seule fois, équivalent à 3% de son chiffre d'affaire.

A titre de comparaison le gérant précédent s'acquittait d'un loyer fixe de 6.000 Francs HT/ mois (915 Euros). A cette époque, le Club se trouve dans de sérieuses difficultés financières.

- Mars 1999 : le Comité Directeur est profondément remanié suite à la démission de son Président et de la Vice-Présidente peu de temps avant l'assemblée générale ordinaire.



## LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Le site de l'Aéro-Club d'Anancy a été entièrement repensé et reconstruit par Marc Martin.

Nouvelle présentation, nouveau contenu, nouvelles photos enfin tout est nouveau.

Je vous invite à aller le visiter à l'adresse :

[acannecy.free.fr](http://acannecy.free.fr)

## INFORMATIONS OFFICIELLES

### La METEO

Du 01/01/2004 au 29/02/2004

18 jours de beau temps.  
17 jours de temps moyen.  
25 jours de mauvais temps  
dont  
5 jours de neige  
1 jour de brouillard

### Les Heures de Vol

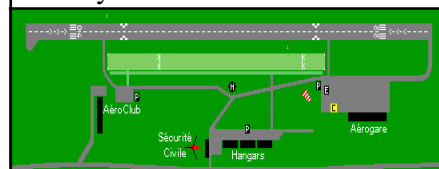
Du 01/01/2004 au 29/02/2004

259 heures de vol cette année contre une moyenne de 344 heures sur les neuf années précédentes soit un **perte de 85 heures**.

Pour l'année 2004 le club totalise **259 heures de vol** soit une **perte de 85 heures** par rapport à la moyenne sur neuf ans.

### Dans ce numéro :

Le Mot du Président	1-2
Informations	1
Le P51 Mustang	3
Les petites astuces de Serge BECONCINI	4





- Octobre 1999 à mi-2001: des difficultés d'entente apparaissent entre S. Hamel et le Club :

- aucune authentification des documents comptables du bar-restaurant ne peut être obtenue pour justifier son chiffre d'affaire annuel
- la gérante refuse de valider un compromis concernant le prorata des surfaces respectives de son établissement et de l'Aéro-Club pour établir la facturation du chauffage
- S. Hamel demande au Club de renouveler certains matériels de cuisine pour une somme d'environ 7.622 Euros (50.000 Francs).

Le Club, contraint par d'autres frais liés directement à l'entretien des avions, n'accepte pas cette dépense, par ailleurs non-contractuelle.

Plusieurs tentatives de médiation amiables proposées par des membres tiers échouent.

En mai 2000, S. Hamel prend également la direction, en son nom propre, du bar-restaurant de l'aéroport, l'Envol.

Le dernier loyer variable, fonction du chiffre d'affaire du bar-restaurant, est versé en mi-2000 au titre de l'exercice 1999. Le Club n'aura touché au plus que l'équivalent de 800 Euros mensuels cette année là au lieu de 915 Euros fixes avec le gérant précédent.

- Juillet 2001 : S. Hamel refuse de transmettre au Club ses documents comptables de l'exercice 2000 et refuse dorénavant de dialoguer directement avec le Club sans passer par son avocat. Le Club ne voyant plus d'autre issue mandate un avocat pour entamer une action en justice destinée à résilier le contrat de concession et à obtenir le paiement des sommes dues. S. Hamel, dans son argumentaire, réfute au Club le droit de concéder les locaux du bar-restaurant. S. Hamel refuse d'honorer les factures de fioul de chauffage présentées par le Club (citerne commune) et l'actualisation de son loyer fixe (qui continue cependant à être réglé au Club).

- Juillet 2002 : le Club voit sa concession, pour jouir des locaux (club-house, bar-restaurant, hangar), renouvelée par la CCI, et sous couvert de l'Etat, pour 10 ans. S. Hamel poursuit ses mesures dilatoires (ajouts successifs d'attestations, demandes de reports, etc...) destinées à faire traîner la procédure juridique.

A la stupéfaction du Comité Directeur, des attestations de membres du Club viennent appuyer le dossier de S. Hamel, et ce de façon très explicite.

- Juillet 2003 : le Tribunal de Commerce d'Annecy rend enfin le jugement de première instance. Ce dernier est totalement favorable au Club et condamne S. Hamel à payer l'ensemble des sommes dues ainsi qu'aux dépens de la procédure. Le contrat de concession la liant à l'Aéro-Club est cassé et le Tribunal prononce l'exécution provisoire (application immédiate du jugement même en cas d'appel). S. Hamel fait cependant appel du jugement et entame une procédure de référé près le Tribunal d'Appel de Chambéry pour tenter d'annuler l'exécution provisoire.

- Décembre 2003 : S. Hamel perd la procédure de référé.

- Janvier 2004 : le Club apprend la mise en liquidation du bar-restaurant. Au même moment, le Comité directeur apprend que S. Hamel a changé la nature juridique de son affaire « l'Envol » pour passer du nom propre à la société anonyme.

- Février 2004 : le Club fait le bilan des sommes dues par S. Hamel : **35000 Euros** qui se répartissent comme suit :

- **25000 Euros** estimés au titre des loyers variables de 2000 à 2003 (si les CA de 2000 à 2002 ont finalement été communiqués à la Justice, le CA 2003 n'est toujours pas connu et a été estimé égal à celui de 2002)
- **1500 Euros** au titre de l'actualisation des loyers fixes de 1998 à 2003
- **3000 Euros** au titre des dépenses de chauffage
- **5500 Euros** au titre des intérêts légaux et des frais de justice

Ces sommes passent intégralement dans les dettes de la faillite de S. Hamel.

- Mars 2004 : la vente aux enchères du peu de matériel que S. Hamel a laissé dans les locaux du bar-restaurant à lieu le 5 mars. Cette dernière abandonne la procédure d'appel.

Quelques commentaires suite à cet énoncé un peu fastidieux des faits :

- Le Club récupère enfin ses locaux, mais à quel prix ! Il faut mettre la dette de S. Hamel en regard du montant que le Club a dû déboursier, début 2003, pour acquérir le D119 XR, soit 24.000 Euros ! Pour remplacer son vieux D112 DG, le Club a dû avoir recours à un emprunt bancaire pour acheter le XR ! - Il apparaît clairement, après discussion avec le liquidateur, que le Club a très peu de chances de rentrer dans ses fonds. Des entretiens prochains sont prévus avec l'avocat du Club pour savoir si cette affaire doit être poursuivie juridiquement sur une autre voie pour tenter de récupérer ses fonds. En effet, la véacité des comptes de S. Hamel apparaît plus que jamais contestable. Cette « faillite » semble bien opportune et le changement de nature juridique de « l'Envol » semble bien correspondre à une préparation de longue date.

- Un nouveau gérant pour le bar-restaurant sera mis en place dans les formes : un appel d'offre public sera lancé dans la presse prochainement pour faire renaître au plus vite cette affaire qui doit participer à la convivialité de notre association, ce qui n'était plus le cas depuis plusieurs années. Le nouveau contrat de concession est en cours de révision par un conseiller juridique.

- Des modifications de locaux seront indispensables pour que le Club puisse dorénavant disposer de toilettes séparées.

- Un fois de plus le Club se trouve devant une épreuve dont je ne doute pas qu'il arrive à la surmonter. Il faudra de nouveau faire appel aux bonnes volontés pour minimiser les coûts de réhabilitation des locaux et je compte en cela sur tous les membres.

Voilà, j'en resterai là aujourd'hui. Rédiger ce genre de pensum n'est guère un plaisir, mais il fallait le faire. J'aurai préféré vous parler un peu plus d'aviation... ce sera pour la prochaine fois.

Je profite cependant de ce mot pour vous convier à venir les plus nombreux possible à l'Assemblée Générale du 03 avril prochain. C'est toujours l'occasion de mieux connaître le fonctionnement de notre Club et de faire des rencontres entre pilotes.

Bons vols à toutes et à tous.

Michel AYOUB  
Président



### Le P51 Mustang

Il n'est pas exagéré de dire que le Mustang est l'un des chasseurs les plus réussis de la seconde guerre mondiale. A l'origine, cet appareil a été conçu pour répondre à une spécification de la RAF de 1940.

Conçu en 117 jours, le premier prototype - **NA-73X** pris l'air en octobre 1940, propulsé par un moteur *Allison V-1710-F3F* de 1150 ch. Cet appareil était techniquement très avancé disposant notamment d'un profil laminaire et d'un système de refroidissement basé sur un radiateur alimenté par écope ventrale. Il fut testé puis retenu par la RAF.

De son côté, l'USAF testa deux appareils dénommée XP-51 qui ne furent, dans un premier temps, pas retenus, les Américains s'étant focalisés sur le développement des P-38 Lightning et P-47 Thunderbolt. La RAF commanda 320 exemplaires dès le mois de mai 1940 et acheta, au total, 620 unités de P-51.

La désignation britannique du Mustang est Mk I, Mk IA et Mk II. Suite à l'entrée en guerre des Etats-Unis, l'USAF décida d'acquérir 148 appareils en raison d'un rayon d'action et de vitesse à basse altitude exceptionnel. Sa dénomination USAF est **A-36A**.

Les premiers appareils étaient très efficaces à basse altitude mais leurs performances se dégradaient sérieusement au delà de 5000 mètres. Très rapidement la RAF choisit donc de remotoriser ses P-51 avec des moteurs **Rolls-Royce Merlin de série 61**.



Les américains firent de même mais avec un nouveau moteur **Allison V-1710-81** de 1200 ch. Les performances des P-51 remotorisés avec le moteur Merlin dépassèrent les prévisions et les américains se mirent à fabriquer une version du Merlin, connue sous le nom de **Packard V-1650-3** de 1298 ch. Ce moteur équipa d'ailleurs les 1988 unités de P-51 B sortis d'Inglewood et les 1750 unités de P-51 C sortis de Dallas. L'aboutissement de ces modifications furent la naissance d'un avion de légende : le **P-51 D**.

Du point de vue opérationnel, les premiers P-51 furent utilisés à des tâches d'appui rapproché. Avant guerre, certains spécialistes avaient avancé la théorie selon laquelle des bombardiers lourds, puissamment armés et volant par groupe, pourraient assurer seuls leur défense contre la chasse adverse. Aux Etats-Unis, c'est dans cet état d'esprit que fut conçu le B-17. La pratique montra pourtant le contraire ! Les stratèges de l'Air Force durent revoir leurs plans et faire escorter les groupes de bombardiers. Jusqu'en 1943, la difficulté pour l'Etat Major Allié provenait du fait que les chasseurs (notamment les P47) ne pouvaient escorter pleinement les B-17 ou les B-24 que pour les missions sur des objectifs proches. Pour les objectifs lointains, les «*little friends*» ne pouvait assurer la défense des groupes de bombardement que sur une partie de la mission, faute d'autonomie suffisante.



Les Mustangs du Groupe Savoie  
Photographiés à Annecy

Les pilotes de la «*Luftwaffe*» améliorant leurs techniques d'interception, les pertes furent de plus en plus lourdes, atteignant finalement plus de trois cent B-17 au mois d'août 1943.

L'arrivée du P-51 transforma une situation catastrophique en une situation de «pertes acceptables». En effet, le rayon d'action des P-51 leur permettaient d'accompagner les groupes de bombardement d'un bout à l'autre de la mission. La «*Luftwaffe*» perdit de plus en plus d'appareils et de pilotes compte tenu de la présence des chasseurs d'escorte alliés. Faute de pouvoir renouveler les pertes - tant en pilotes expérimentés, qu'en matériel - les Allemands perdirent la maîtrise de l'espace aérien européen. A ce titre, on peut dire que le Mustang a joué un rôle prépondérant dans la maîtrise du ciel au dessus du théâtre des opérations et donc dans la victoire finale.

Bien qu'il fut dépassé dans le domaine de l'interception le P-51 fut utilisé durant la campagne de Corée, retrouvant à cette occasion sa tâche première d'appui feu.



## 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

WINTZ

## Les petites astuces de

*Serge Beconcini*

Pilote IFR et Instructeur Bénévole

## Le Givrage Carburateur

Le carburateur est plus particulièrement sensible au givrage dans sa partie dédiée au mélange air-essence. En effet, cette zone est équipée d'un système de venturi (resserrement du conduit d'admission de l'air permettant de créer une dépression utilisée pour provoquer la pulvérisation de l'essence.

Cette dépression «absorbe la chaleur de l'air ambiant» l'air est fortement refroidi. La température à cet endroit peut donc descendre jusqu'à 20°C en dessous de la température extérieure. Le calcul est simple : s'il fait 18°C à l'extérieur, dans le carburateur la température peut atteindre -2°C et si l'air contient de l'humidité, inmanquablement, les parois du carburateur givent.

Certains avions sont plus sensibles que d'autres au givrage. Cela est dû à la position du carburateur par rapport au moteur et à la température moyenne à cet endroit.

En cas de givrage carburateur le pilote observe une baisse

de régime (hélice à pas fixe). Le moteur à des à-coups et, sans une action du pilote à ce stade déjà avancé du processus, un arrêt complet du moteur peut intervenir rapidement.

La correction adaptée est :

- Réchauffe Carburateur à fond.
- Plein Riche
- Plein gaz.
- Vitesse de meilleur plané.

Cette procédure peut durer un certain temps (qui peut paraître très long) pendant lequel le moteur fonctionne avec un mélange air-essence-eau ne permettant pas de délivrer de la puissance à l'hélice.

En atmosphère humide une perte de 100 tours au régime moteur sans modification des autres paramètres doit immédiatement attirer l'attention du pilote sur les risques de givrage.

En tirant la Réchauffe Carburateur deux cas peuvent se produire :





- Le régime baisse d'une centaine de tours (voir les essais moteurs) tout va bien.
- Le régime augmente : le moteur commençait à givrer

La figure ci-dessous montre les différents risques de givrage en fonction de deux paramètres :

- La température extérieure.
- La température du point de rosée.

Qui sont fournis dans les bulletins météos.

L'écart entre la température extérieure et la température du point de rosée indique l'humidité relative de l'air ambiant donc le risque de givrage : à moins de 3° d'écart entre la température extérieure et la température du point de rosée le risque est très élevé : Zone bleu (ou sombre) du graphique. Le point de rosée est inférieur ou égal à la température extérieure.

-  Givrage Sévère (Quelque soit la puissance)
-  Givrage modéré (Quelque soit la puissance)  
Givrage sévère (Puissance descente)
-  Givrage sévère (Puissance descente)
-  Givrage léger (Quelque soit la puissance)

