



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°42

MAI - AOUT

LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

Voilà l'été bien entamé et je vous espère nombreux à avoir pu prendre des congés. La bonne météo de juillet a permis de rattraper, partiellement, un début d'année plutôt calamiteux en terme d'heures de vol.

Les perspectives statistiques nous prédisent une fin d'année aux alentours de 3000 heures, mais cela sera en dessous des 3254 heures de 2003. Si chaque pilote du Club se mobilisait pour faire un peu plus qu'à l'accoutumée, juste une heure de plus, nous arriverions à récupérer près de 200 heures. Mais tout cela n'est que théorie et il faut tenir compte de la météo, de l'envie de chacun de voler, des incitations à voler et de l'ambiance du Club.

Je ne doute pas que la réouverture du bar-restaurant du Club, dorénavant le « Saint-Exupéry » incite à venir passer des moments plus agréables encore au club-house. Vous aurez tous noté les efforts de Viviane et d'Eric pour reprendre cette activité dans un cadre rénové et convivial. Je tiens à remercier ici tous les bénévoles du Club et les membres du Comité Directeur qui ont activement contribué à la relance de cette affaire. Je ne doute pas que l'ambiance positive qui émanera du « Saint-Ex » contribuera à resserrer les liens entre les pilotes et les incitera encore plus, non seulement à se rendre au Club pour voler, mais aussi pour y trouver un cadre associatif sain et agréable.

Je compte sur vous pour faire une bonne publicité au « Saint-Ex » lors de vos navs. vers d'autres terrains. Vous savez tous que l'on a plaisir à se rendre sur un aérodrome où l'on peut se restaurer agréablement. Bien des aéro-clubs n'ont pas notre avantage. Bonne chance donc au « Saint-Ex » !

Je me dois aussi, dans ce mot, de parler du jumelage de notre Club avec celui du Finistère qui a été scellé le 13 juillet dernier lors de notre venue à Brest avec 4 avions du Club. Notre périple s'est déroulé à l'aller comme au retour avec une météo un peu capricieuse et il nous fallu voir Ouessant... par voie maritime ! L'accueil de nos amis bretons fût des plus chaleureux et il nous conviendra de leur rendre la pareille lors de leur venue du 17 au 19 octobre prochains. Je garderai personnellement un excellent souvenir de ce voyage et tout particulièrement du survol de la côte sud de la Bretagne, de La Baule à Brest en passant par la Pointe du Raz, à 500 pieds/mer ! Le rassemblement des vieux gréements de « Brest 2004 » (tous les 4 ans seulement) fût aussi superbe. Je suis également heureux que de nouveaux pilotes hauts-savoyards aient participé à ce nouveau voyage vers les terres les plus occidentales de la métropole. A noter certains pilotes du Club ayant précédemment fait le voyage se sont quand même rendus sur place en voiture pour commémorer l'évènement, les 4 avions du Club ne pouvant pas embarquer tout le monde. Depuis le 13 juillet donc, une splendide cloche Paccard est suspendue au linteau du bar de l'aéro-club du Finistère.

Suite page 4



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :

A réussi au BB :

BRUET Adrien

Ont réussi au PPL :

SOUTON Hubert

LIENARD Gilbert

SENERS Alain

PADOVANI Pierre

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/05/2004 au 31/08/2004

67 jours de beau temps.

27 jours de temps moyen.

29 jours de mauvais temps

dont 7 d'orages

Les Heures de Vol

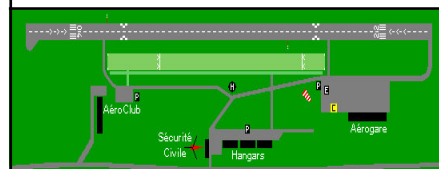
Du 01/05/2004 au 31/08/2004

1360 heures de vol cette année contre une moyenne de 1313 heures sur les neuf années précédentes soit un **gain de 47 heures**.

Pour l'année 2004 le club totalise **2010 heures de vol** soit une **perte de 124 heures** par rapport à la moyenne sur neuf ans.

Dans ce numéro :

Le Mot du Président	1-4
Informations	1
Le Lockheed «Constellation»	2-3
Les petites astuces de Serge BECONCINI	4



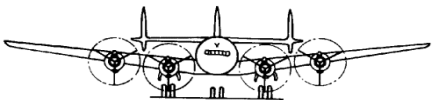
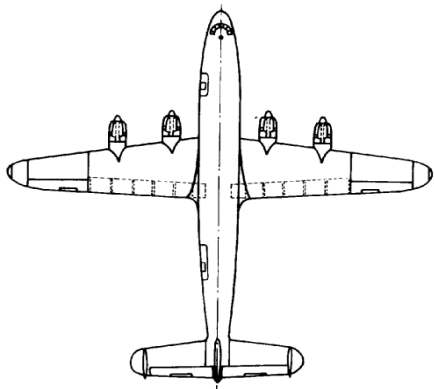


Le Lockheed « Constellation » ou «Connie»

Le plus remarquable, le plus fin et sans aucun doute le plus beau des avions de ligne à hélices fut le Lockheed Constellation, qui servit dans la plupart des grandes compagnies aériennes du monde.

Le projet du Constellation naquit en juin 1939, lorsque Howard Hughes et Jack Frye, les principaux responsables de la compagnie TWA, consultèrent le bureau d'études de Lockheed, auquel ils soumièrent l'idée de développer un grand quadrimoteur de transport commercial destiné à servir sur les lignes transcontinentales américaines.

Le prototype de l'appareil, caractérisé par quatre moteurs Wright de 2 200 CV, un fuselage à l'aérodynamique parfaitement étudiée, un empennage tri-dérive et un train d'atterrissage tricycle à la configuration étonnamment moderne, n'effectua son premier vol qu'en janvier 1943. Comme l'aviation militaire américaine faisait alors feu de tout bois, l'appareil fut réquisitionné afin d'assurer des missions de transport de troupes.



Plan 3 vue du Lockheed 1049 Super-Constellation

Dès que les hostilités s'achevèrent, les 15 Constellation en service dans l'US Air Force revinrent à des activités beaucoup plus pacifiques. La compagnie Lockheed, voyant déjà beaucoup plus loin, investit alors des sommes très élevées pour produire l'avion en série, assurée qu'elle était d'une commande de près de 100 exemplaires provenant de diverses compagnies.

En décembre 1945, le premier Constellation livré à TWA accomplit un vol exploratoire de Washington à Paris, via Gander et Shannon, puis, en février 1946, un appareil du même type, baptisé Star of Paris, entreprit la première liaison commerciale en direction de la capitale française.

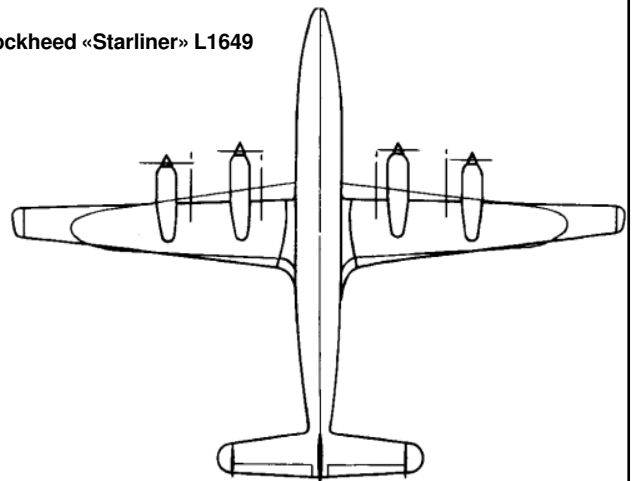
Aussi intéressantes qu'elles fussent, les performances du Constellation, dont la production porta sur un certain nombre de versions sans cesse plus améliorées, ne permettaient pourtant pas de traverser l'Atlantique d'une seule traite. Par ailleurs, les quadrimoteurs du même type, exploités sur les lignes du Pacifique, étaient, eux aussi, contraints à des escales, à Hawaii, à Wake et à Guam. Pour cette raison, les dirigeants de Lockheed étudièrent avec attention un projet visant à construire un modèle du Constellation aux capacités plus importantes.

La démarche entreprise en ce sens aboutit au développement du Model 1049 Super-Constellation, dont les principales caractéristiques résidaient dans des dimensions supérieures, des réservoirs de carburant supplémentaires installés aux extrémités des ailes et, surtout, des moteurs faisant appel à la technologie nouvelle du turbocompresseur et une capacité de 89 passagers pour la version la plus évoluée.

Avec le Super-G-Constellation, qui vola en décembre 1954, la firme Lockheed parvint à réaliser un rêve qu'elle caressait depuis fort longtemps : accomplir pour la première fois des liaisons transatlantiques sans escale dans le sens est-ouest, où les avions ne rencontrent pas les vents dominants qui augmentent le temps de vol. Dans une ultime tentative, l'avionneur américain s'employa à accroître la distance franchissable de son quadrimoteur, dont, en 1956, il extrapola le Starliner. Cette fois, le succès se trouvait à portée de main, puisque cette magnifique machine volante était capable de franchir l'immense fossé séparant le Nouveau Monde de l'Ancien sans aucune difficulté.

Mais, aussi performant qu'il fût, le Starliner, propulsé par quatre moteurs turbocompressés développant une puissance de 3 400 CV chacun, doté d'une voilure totalement redessinée et d'une confortable cabine aménagée pour 106 passagers, arriva trop tard. Concurrencé par le Douglas DC-7B Seven Seas et par les avions commerciaux à réaction de la première génération, dont le Boeing 707, il n'attira guère l'attention des compagnies aériennes.

Lockheed «Starliner» L1649



On remarque l'allongement de l'aile et l'écartement des moteurs



Quelques faits marquants

L'odyssée d'un Constellation d'Air France

Casablanca, 18 février 1947. Le F-BAZC Gascogne avec six passagers. Alors qu'il survole l'Atlantique à son altitude de croisière, une odeur de brûlé alarme l'équipage, mais rien d'anormal n'est décelé.

Soudain, le moteur 4 s'emballé et prend feu. Le commandant Charles Lechevalier réduit la vitesse, mais c'est au tour du moteur 3 de s'enflammer. Lechevalier et Bétiaux ont de la peine à maintenir l'appareil qui vole au ras des flots. Alerté, un hydravion est parti à leur rencontre. Alors que tout semble perdu, l'appareil tient le coup et les feux de Casablanca sont en vue. Ils parviennent à se poser alors que les volets ne fonctionnent plus.

Premier vol direct depuis 1930

New-York, 28 avril 1948. Parti d'Orly à bord d'un Constellation d'Air France, Roger Loubry rejoint La Guardia en 16 h 23 mn. C'est le premier vol direct en ce sens depuis l'exploit de Costes et Bellonte en 1930.

Un drame

Les Açores, 27 octobre 1949. Un Constellation d'Air France, en route pour New-York, s'écrase dans l'archipel. Parmi les 48 victimes, se trouvent le boxeur Marcel Cerdan et la violoniste Ginette Neveu.

Terry fait un amerrissage forcé de nuit avec son Constellation F-BAZF

Turquie, 3 août 1953. C'est une belle nuit, il est 2 h 10 du matin en temps GMT. Le Constellation d'Air France a survolé Rhodes, il arrive au sud de Castelrosso, en Turquie. Soudain, une violente secousse ébranle l'avion, le moteur intérieur droit, le 3, est arraché. Raymond Terry sent aux commandes que l'arrière du fuselage est endommagé. Les vibrations sont fortes. Il met l'hélice du 4 en drapeau, le moteur a pu subir un choc. Rien ne change au niveau des vibrations ; il décide alors d'amerrir immédiatement.

L'avion se pose à 2 h 27 en douceur sur une mer calme, à environ 3 km du phare de Féthiyé. Le calme règne parmi les passagers et l'évacuation s'effectue sans mal. Plusieurs personnes rejoignent la côte à la nage, d'autres restent sur les ailes de l'appareil qui flottera pendant une heure et demie, avant de couler lentement. Dix minutes

plus tard, une barque de sauvetage et des bateaux viennent les sauver. Il y aura cependant quatre victimes, mortes noyées.

Air France inaugure le Parisien Spécial sur Paris - New York

New York, 20 novembre 1953. Dormir près des étoiles. C'est ce que propose le Super Constellation d'Air France sur la ligne de Paris vers New York.

Hier, le commandant Dupont a assuré au départ d'Orly le premier service Parisien Spécial. Il a atterri à New York, et les invités de ce vol inaugural ont pu profiter du nouvel aménagement.

Huit cabines particulières, transformées pour la nuit par les stewards en lits doubles, ont été aménagées, ainsi que deux salons avec seize fauteuils-couchettes. Cette installation est sans doute la plus luxueuse qui ait jamais été réalisée dans les services aériens. Le personnel navigant a été spécialement formé pour ces lignes de prestige.

Le même appareil, piloté cette fois par le commandant Hennequin, a inauguré le service dans le sens New York - Paris. Il porte le nom américanisé de Golden Parisian.

Le Lockheed 1649 Starliner livré à Air France

Orly, 25 août 1957. Au décollage à Burbank, le Super Starliner d'Air France, immatriculé F-BHBO, emportait plus de 36 000 litres d'essence dans ses réservoirs. Il avait l'intention de rallier directement Orly, sans escale, soit un vol de 9 343 km. Il a réussi en 16h21 min, à la vitesse de croisière de 574 km/h. A l'arrivée sur la piste d'Orly, il lui restait encore un potentiel d'une heure de vol. Dès qu'il fut au sol, le commandant renversa le pas des hélices Hamilton et les quelque 42 tonnes de l'avion furent freinées par la puissance des moteurs, utilisée cette fois afin de réduire la vitesse. Pour le dernier modèle de la série des Constellation, le L-1649, Lockheed est revenu à des moteurs à pistons qui donnent une puissance de 3 400 ch chacun alors que le modèle 1049 avait des moteurs de 2 800 ch.

Le Super Constellation converti en cargo

France, 31 décembre 1960. L'appareil est excellent mais cela ne suffit plus. Après dix ans de bons et loyaux services dans le transport des passagers, les quadrimoteurs Constellation Super G de Lockheed seront progressivement retirés des lignes françaises pour être affectés au trafic du fret. Le Boeing 707 a changé les données du transport.





Les petites astuces de

Serge Beconcini

Pilote IFR et Instructeur Bénévole

LE TRANSPONDEUR

Jusqu'à l'invention du radar, on ne détectait un avion qu'auditivement ou visuellement.

Trop tardif, ces moyens ne permettaient pas de détecter l'ennemi. Le radar, contraction de **RA**dio **D**étection **AN**d **R**anging est né pendant la seconde guerre mondiale.

Ne pouvant distinguer l'ami de l'ennemi est né le transpondeur. Contraction de **TRAN**smitter-res**PON**DER. Le transpondeur est déclenché sous l'effet des ondes radars qu'il reçoit.

Actuellement, on peut charger d'information les interrogations du radar.

RADAR PRIMAIRE ET SECONDAIRE

Ce que l'on voit tourner sur les aéroports est le radar primaire, à faisceau primaire qui détecte la masse métallique et dont la portée est de 40 à 60 Nm pour les radars d'approche et 200 Nm pour le contrôle régional. Solidaire du primaire la barre qui est au-dessus de lui c'est le radar secondaire (SSR pour Surveillance Secondary Radar).

Un décodeur associé au SSR analyse les signaux reçus de l'avion et affiche sur l'écran du contrôleur les symboles vitesse, altitude, cap etc.

Nos avions équipés du mode C peuvent en l'absence de contrôle afficher le code 7000 (sauf pour les tours de piste). Le mode A n'est branché que sur demande du contrôle car pas de report d'altitude.

C'est pourquoi vous pouvez dès le parking mettre le transpondeur sur stand-by **SBY**, l'appareil est prêt mais la réponse est suspendue. Arrivé au point d'arrêt vous pouvez afficher **7000** et **ALT**. Par cette simple manœuvre un contrôleur saura qu'il y a un VFR inconnu certes mais pourra déjà donner une info trafic aux autres avions.

De plus nous sommes entourés à Annecy de TMA et CTR : Chambéry, Lyon, Genève, St Geoirs. Après contact il n'y aura plus qu'à afficher le code attribué par le contrôle.

Problèmes rencontrés :

- ❖ On vous demande d'appuyer sur **IDENT** : une pression sur le bouton provoque une impulsion supplémentaire pendant 20 seconde facilitant son repérage sur l'écran.
- ❖ On vous demande recycler : tourner les boutons qui affichent les chiffres.
- ❖ Le contrôle ne reçoit pas le mode Charly : tourner de la même manière le bouton de **OFF** à **ALT**.

Une petite astuce pour varier vos sorties « bout du lac », nous l'avons fait en formation anglais aéronautique non nécessaire pour ce qui va suivre. Vous pouvez longer les berges françaises du Lac Léman (Annemasse, Evian, St Gingolph) sous ou à coté de la TMA de Genève soit en prenant contact avec eux pour un code transpondeur.

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

Ce jumelage sera aussi l'occasion d'échanger nos bonnes pratiques entre Clubs et de nouveaux projets communs pourront continuer à germer entre nos deux associations, comme ce « fly-in » vers la ferme du Rebeyrotte, dans le Périgord, au printemps dernier. Je vois donc la poursuite de nos rapports sous les meilleurs auspices. Bravo Dominique, bravo Jean-Pierre.

Les vols « Corlier » ont également remporté de vifs succès : de nombreux pilotes ont pu s'initier à l'atterrissage sur altisurface. Bravo Lucien.

Un mot maintenant de nos avions : ils vont bien et sont tous en ligne de vol depuis le retour du XR du sud des Alpes où son aile droite a été réparée suite à l'atterrissage dur de début avril. Les moteurs des DR 400 XZ et VQ arrivant en fin de potentiel feront prochainement l'objet d'un échange standard (origine des nouveaux moteurs : Rectimo Aviation à Chambéry).

Je voudrai aussi féliciter Jonathan Yakovleff, apprenti pendant deux ans en alternance dans notre atelier mécanique, pour son succès au CAP de mécanique aéronautique – option « moteurs à pistons ». Au nom de tous les membres, je tiens à le remercier de son travail au Club et je lui souhaite de pouvoir rapidement trouver un travail dans sa spécialité. Mathieu Croset remplacera Jonathan dès la reprise des classes, début septembre.

J'avais gardé la fin de ce mot pour Elisabeth qui nous quitte après trois années passées au secrétariat. Je tiens aussi, au nom de tous les membres, à lui adresser mes plus vifs remerciements pour son travail et lui souhaiter beaucoup de satisfaction dans la poursuite de ses projets personnels. Elisabeth assurera un recouvrement de 3 semaines pour former sa remplaçante, Elodie Magni, qui arrivera le 1^{er} septembre.

Je vous demande de réserver le meilleur accueil à Elodie et à Mathieu.

Je ne manquerai pas de vous communiquer prochainement la date de la soirée que le Club organisera à l'occasion des départs d'Elisabeth et Jonathan et des arrivées d'Elodie et Mathieu.

Bons vols à toutes et à tous.

Michel AYOUB
Président

Lors de vos prochains vols il vous sera proposé de mettre à jour les différentes informations du fichier de l'Aéro-Club ; demandez votre fiche à la secrétaire.

Quand vous remplissez les planches de vols ou de caisse, pensez à fournir toutes les indications avec précision afin de faciliter le travail de saisie.

GW