



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

2005 N°45

JANVIER-FEVRIER

LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

Bientôt l'Assemblée Générale ! Vous avez dû tous recevoir un courrier de convocation dans vos boîtes aux lettres depuis quelques jours et si cela n'a pas été le cas, appelez vite Elodie pour réclamer vos documents.

Cette année encore, je vous invite à venir nombreux physiquement à l'Assemblée Générale Ordinaire qui se tiendra donc le 19 mars à 16 heures à la salle polyvalente de Meythet, comme nous en avons pris l'habitude depuis plusieurs années déjà.

L'AG, c'est toujours un moment privilégié d'échanges et d'informations et une étape annuelle importante pour toute association. Il me paraît important que nos jeunes pilotes puissent venir à cette assemblée tout comme les nouveaux arrivants dans notre association.

J'invite donc également toute personne intéressée par le fonctionnement de notre association à se faire connaître voire à postuler au Comité Directeur, chaque année 3 administrateurs sur les 9 étant sortants.

A l'entrée de la salle, nous remettrons **gratuitement** à chaque membre à jour de cotisation 2005, un purgeur-tournevis qui vous permettra de faire correctement les purges des appareils avant les vols. Hormis l'objectif principal qui est la sécurité, cette initiative permettra de prendre soin de la peinture au sol qui devrait être appliquée courant avril dans notre hangar mécanique.

Certains purgeurs d'avion ne sont néanmoins pas accessibles à ces purgeurs : il faudra donc récupérer l'essence dans un récipient prévu à cet effet et la verser dans un bidon. L'essence de purge ne servira évidemment pas aux moteurs des avions, mais uniquement à Fred pour ses travaux d'atelier.

Autres améliorations prochaines de notre patrimoine :

- Echange de la vieille radio du KC par celle du VQ.
- Installation d'une nouvelle radio sur le VQ et d'un ILS.

Autre chantier, mené discrètement, mais ô combien efficacement, par Marc Martin : la refonte du site Internet du Club. Allez lui rendre visite et vous pourrez vous rendre compte du travail accompli (<http://perso.wanadoo.fr/aeroclub.annecy/>).



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Pas de nouveaux brevetés pour ces deux mois.

Il faut dire que la météo de ces deux mois n'a pas été favorable à ce genre d'exercice.

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/01/2005 au 28/02/2005

15 jours de beau temps.
18 jours de temps moyen.
25 jours de mauvais temps
dont 12 de neige.

Les Heures de Vol

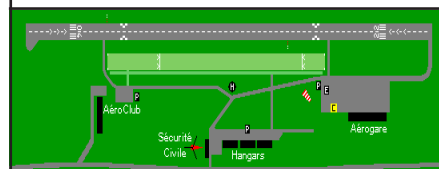
Du 01/01/2005 au 28/02/2005

339 heures de vol cette année contre une moyenne de 337 heures sur les neuf années précédentes soit un **gain de 2 heures**.

Pour l'année 2005 le club totalise **339 heures de vol** soit un **gain de 2 heures** par rapport à la moyenne sur neuf ans.

Dans ce numéro :

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

Les petites astuces de

Serge Beconcini

Pilote IFR et Instructeur Bénévole

REMISE DE GAZ

ASSIETTE - PUISSANCE - TRAINÉES

C'est ce qui est enseigné dans nos écoles de formation dans le cadre de l'approche interrompue.

Très bien, mais il y a un hic! Cela présuppose que la manœuvre soit débutée à la bonne vitesse, c'est à dire au moins 1,3 Vs ou Vref.

Cela suppose aussi que la puissance soit au rendez vous

Cela suppose aussi que les traînées (dues à l'incidence, au train sorti, aux aérofreins, aux pleins volets, au vol dissymétrique), ne soient pas trop importantes et que l'avion puisse accélérer pour pouvoir reprendre de l'altitude.

Cela suppose que la pente de la trajectoire, et la hauteur lors de la décision, soient compatibles avec une possibilité de ressource.

Au cours de ces dernières années de nombreux accidents se sont encore produits, dans l'aviation commerciale, dans nos aéroclubs et sur ULM, par décrochages à la suite d'une action à cabrer sur la profondeur, alors que la puissance était insuffisante pour permettre à l'avion de conserver une vitesse minimale de vol et d'accélérer sur la trajectoire.

La remise de gaz, en monomoteur est dans tous les cas une manœuvre d'urgence. C'est une manœuvre délicate. Pour réussir une remise de gaz débutée aux limites basses, le pilote doit se comporter en aviateur. La commande de puissance dans une main, le manche ou le volant dans l'autre, les pieds au bon endroit, le casque sur les oreilles et le micro de casque en place! C'est important, l'emploi du micro à main est à l'origine de catastrophes.

Autre projet à l'étude : un système de réservation des avions à distance en se connectant sur le site Internet du Club. Ce système existe déjà dans certains clubs et présente de nombreux avantages, notamment les réservations en dehors de horaires de présence de la secrétaire ou des instructeurs. Le planning papier disparaîtra totalement, mais pour ceux qui ne seront pas « branchés Internet » il sera facile de réserver, comme aujourd'hui, au Club.

Le cahier des charges a été validé et Marc est (encore) sur le coup ! D'autres détails sur le fonctionnement du système vous seront fournis ultérieurement quand le système sera rendu opérationnel.

Nos heures de vol à fin février sont dans la moyenne des 10 dernières années : 340 heures. Le relativement mauvais score de février dû à une mauvaise météo est compensé par les bons résultats de janvier.

Volez prudemment

Michel AYOUB
Président

L'application d'une puissance adaptée (ce n'est pas forcément plein gaz) et l'action sur le contrôle de l'assiette (ce n'est pas forcément une action à cabrer) devront être simultanées. La gestion de la trajectoire effective, jusqu'à ce que la bonne vitesse soit atteinte, rendant possible l'accélération en palier (sortie du second régime), par rentrées des traînées parasites. Le train et une partie des volets peuvent être rentrés alors que l'avion est encore maintenu en palier ou volontairement en descente. Cela dépend de la situation, de la hauteur, de la vitesse. Ce n'est alors, qu'une fois la bonne vitesse atteinte et la bonne puissance établie, que l'assiette de montée pourra être affichée, le dernier cran de volets rentré et une nouvelle présentation envisagée.

Si j'ai écrit ces quelques lignes c'est parce que je ne partage pas la méthode en remise de gaz, qui préconise de privilégier la prise d'assiette de montée, avant d'avoir préservé le maintien de vitesse par application de puissance.

L'exécution d'exercices à altitude de sécurité, peut, je ne suis pas le seul à le penser, éviter la prise de risque courue lors de l'exécution d'un exercice très difficile qui, d'ores et déjà, a fait suffisamment de victimes.