



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

2005 N°47

MAI - JUILLET

LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

Je dois aujourd'hui vous parler de Jean-Pierre GIRAUDO. Vous le savez peut-être, tous les instructeurs, ainsi que les pilotes de ligne et autres pilotes professionnels, sont soumis à des visites médicales semestrielles qui se déroulent dans des CEMPN (Centre d'Expertise Médicale du Personnel Navigant). Jean-Pierre s'est vu suspendu médicalement en mars dernier en attente d'examens complémentaires.

Le Conseil Médical de la DGAC n'a délivré, début juin, à Jean-Pierre qu'une aptitude partielle, dans la mesure où il se voit dorénavant contraint à ne voler qu'avec des « élèves brevetés sur le type d'appareil ».

Cela veut dire clairement que Jean-Pierre ne peut faire de formation initiale et se trouve obligé de voler avec des élèves BB à minima. Plus de formation de nuit non plus ni de formation montagne ou de qualification de site pour des élèves novices.

Malheureusement cette restriction médicale sera très certainement reconduite lors des prochaines visites médicales au CEMPN : Jean-Pierre a donc décidé de mettre fin à sa carrière d'instructeur. Il est actuellement en arrêt de maladie depuis mars dernier.

Le Comité Directeur s'efforce de trouver des solutions qui prennent en compte au mieux ses intérêts, mais aussi ceux du Club. Cette situation difficile pour tous, nous a conduit à faire appel aux services de Jean-Pierre LAPHIN et à solliciter plus encore Serge BECONCINI et Lucien JANSOONE afin de ne pas provoquer de rupture dans la formation des élèves pilotes.

Pour ne rien arranger, notre Régent NR est sorti de piste le 15 juin dernier. Bilan : aucun blessé heureusement, mais train avant et hélice détruit, moteur à réviser et avant de cellule endommagé. Coût des travaux : 35.000 Euros (heureusement couverts par l'assurance, hormis la franchise de 1.500 Euros).

Le potentiel restant du moteur étant inférieur à 200 heures, nous avons pris l'option d'effectuer un échange standard immédiatement. Coût de l'achat : 23.000 Euros. Compte tenu du délai nécessaire aux travaux de réparation à cette période de l'année, le NR ne reviendra à Meythet – au mieux – que fin septembre 2005. Cela représente une perte moyenne de 220 heures de vol pour cet appareil, soit environ un manque à gagner de l'ordre de 18.000 Euros pour le Club (essence, amortissement du moteur et entretiens déduits).



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :

A réussi au BB :

Claire MONTEL

Ont réussi au PPL :

Barbara MEUNIER

Michel LIMONDIN

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/05/2005 au 31/07/2005

59 jours de beau temps.
12 jours de temps moyen.
21 jours de mauvais temps
dont 5 d'orages.

Les Heures de Vol

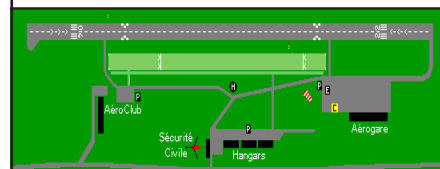
Du 01/05/2005 au 31/07/2005

925 heures de vol cette année contre une moyenne de 950 heures sur les dix années précédentes soit une **perte de 25 heures**.

Pour l'année 2005 le club totalise **1746 heures de vol** soit une **perte de 14 heures** par rapport à la moyenne sur dix 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

Le vent de travers

A Annecy nous ne sommes pas des virtuoses de l'atterrissage de précision et plusieurs facteurs y contribuent. La piste est très longue, très large et les vents dominants souvent dans l'axe 04 avec l'anticyclone et 22 avec le mauvais temps de la dépression. Idem à Chambéry ou nous allons souvent.

Les terrains voisins sont difficiles. Albertville, Belley piste très courte, Oyonnax, Bellegarde idem plus environnement hostile, Annemasse tour de piste alambiqué proximité de Genève, pour Bron, Satolas jonglage avec le contrôle.

Donc nous n'y allons pas souvent et notre entraînement aux atterrissages vent de travers pistes courtes etc. se trouve limité. D'autre part sur les 15h de vols annuels peu sont passés à faire des tours de piste. De plus, on constate malgré tout un renforcement des jours où le vent vient de l'ouest. Associé à des thermiques le vent météorologique nous arrive turbulent de la Mandallaz, c'est pourquoi je vous propose cet article sur le vent traversier.

Phénomène MTO qui fait souci à plus d'un. A travers ces quelques lignes nous allons essayer de mettre les idées au clair quant aux techniques à adopter au décollage et à l'atterrissage.

Décollage.

Il faut contrer l'effet girouette, effet plus important par vent gauche, nos avions embarquant déjà de ce côté de par les effets moteurs.

Technique.

Mettre le manche dans le vent et appuyer sur le palonnier à l'opposé du vent.

J'insiste sur le manche complètement dans le vent.

Pour le palonnier : c'est rester sur l'axe de piste.

Il faut également pousser sur le manche pour forcer la roulette de nez à garder le contact avec la piste.

La rotation doit être franche, en renforçant l'action sur le palonnier, l'avion faisant encore plus la girouette en l'air.

Si l'avion décolle légèrement incliné, il faudra le remettre dans le lit du vent en correction de dérive juste après le décollage. Ne pas confondre correction de dérive et glissade.

En correction de dérive le manche revient au neutre et on ajuste la pression sur le palonnier pour ramener la bille au milieu. L'avion est de travers sur sa trace au sol, mais il est bien parallèle au vent.

Cela c'est la théorie, il faut connaître les phénomènes et comment y faire face. Pour le dosage, il faut aller voler.

Atterrissage.

En finale on arrive en correction de dérive pour rester sur l'axe.

Technique.

Comme on ne peut rester en crabe pour atterrir, il va falloir remettre les roues parallèles à la piste, en glissant cette fois. Pour ce faire, et à nouveau, manche dans le vent et pied contraire. L'avion n'est plus symétrique dans la veine d'air, la bille tombe dans du côté de l'inclinaison, et l'on peut même se poser sur une roue !

Après l'impact la vitesse décroît, il faut bien combattre à nouveau l'effet girouette.

Prenez soin, toujours au décollage et à l'atterrissage de vous accrocher à l'axe de la piste. Vous pourrez ainsi exactement savoir, si vous n'êtes plus dessus, que ce sont des éléments extérieurs qui vous y ont conduit.

Dernière question "Quand décrocher et arrondir" : On peut faire les deux ensemble. Ce n'est qu'une question de pratique.

Si l'on n'est pas sûr, on peut préparer en courte le décrochage puis placer l'arrondi juste derrière, cela sépare les deux actions.

Les limitations au vent de travers.

- Celles du manuel de vol, ce qui implique de se dérouter éventuellement ou d'attendre une accalmie.

- Les volets par très fort vent de travers, ne pas mettre les pleins volets, ou seulement en très courte finale quand le vent est moindre, mais cela rajoute une manœuvre supplémentaire.

Conseils

1- La tour donne le vent en finale. Ce n'est pas obligatoire de le collationner. Certains s'appliquent à répéter précisément les chiffres et ne savent pas au bout du compte si le vent vient de la droite ou de la gauche. N'oubliez jamais que la radio, si importante soit elle, ne fait pas voler l'avion !!

2- Si ça coince ne pas hésiter à remettre les gaz plusieurs fois. Penser également à la piste en herbe.

3- Aller vous entraîner quand il y a un fort vent avec un instructeur les jours de mauvais temps : il y a sûrement de la disponibilité.

N'hésitez pas en croisière lente, à essayer de mettre l'avion en crabe le long d'un axe, comme une autoroute, et de passer le nez de l'avion de droite à gauche. Pour bien travailler la coordination manche-palonnier en sens inverse.

Malgré tous nos efforts, il n'a pas été possible de trouver d'avion de remplacement pour cet été, ni auprès de particuliers, ni auprès de sociétés de location ou de fabricants : ce n'est guère étonnant à cette période de l'année. Il faudra donc nous contenter du parc existant pour nos voyages, nos moyens ne nous permettant pas, par ailleurs, d'envisager l'achat d'un appareil supplémentaire actuellement.

Je vous demande donc de veiller au respect du planning et à respecter un certain « civisme associatif » pour que tous les membres puisse voler équitablement, notamment sur l'appareil de voyage restant (VQ).

Bons vols à toutes et à tous

Michel AYOUB
Président