



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°48

AOUT - OCTOBRE

LE MOT DU PRESIDENT

Chères amies pilotes, chers amis pilotes,

Depuis le 1^{er} octobre le nouveau système de réservation informatique des avions est opérationnel. Les deux séances de présentation du logiciel, animées au club par Marc Martin, n'ont été suivies que par peu de pilotes. Je suppose donc que la notice d'emploi était parfaitement claire et détaillée... Ceux qui n'étaient pas là ont certainement loupé quelques petites astuces utiles du logiciel. N'hésitez donc pas à solliciter Elodie ou les instructeurs pour qu'ils vous les fassent connaître, je pense notamment à la fonction « surbooking » qui permettra à d'autres de prendre de facto l'avion si vous annulez votre réservation. Cette fonction doit être activée par vous même. Je profite de ce « mot du Président » pour remercier Marc Martin de l'important travail effectué bénévolement pour créer ce logiciel (l'équivalent de tous ses week-ends pendant trois mois) et le mettre en service. Bravo.

J'en profite pour rebondir sur la question du bénévolat dans notre association. Nous avons bien des salariés dans notre Club et ils nous doivent un service de professionnels à ce titre. Le Comité Directeur que vous avez élu est bien là pour assurer l'interface entre les salariés et les membres du Club et régler les problèmes courants. Il est cependant regrettable que certains membres considèrent (ce n'est pas nouveau !) le Club comme une société de services plutôt que comme une association. Certains se plaindront de devoir faire le plein ou d'avoir à ranger un appareil au hangar alors qu'il n'ont pas volé avec cet appareil. D'autres de voir la tirette pour la chasse d'eau des toilettes cassée. D'autres encore de devoir nettoyer une verrière laissée sale par le précédent pilote. Un fois de plus, on n'est jamais mieux servi que par soi-même. Trop de membres, hélas, sont indécidés dans le cadre associatif, mais les pilotes qui croient que le Club s'apparente à une société de location de voiture se trompent. Les salariés essayent de rendre le meilleur service possible, tout comme les membres – bénévoles – du Comité Directeur, mais nous restons néanmoins tous à l'écoute des membres pour améliorer le fonctionnement général du Club. Parfois les pilotes râleurs chroniques finissent par partir du Club pour tenter leur chance dans d'autres associations, à moins qu'ils n'achètent un avion !!

Vous avez constaté que l'essence avait considérablement augmenté à la pompe pour votre voiture. Il en est évidemment de même pour l'essence aviation 100LL. Le Club ne peut que ne pas gaspiller cette dernière, prenez soin de la consommation des appareils en ne volant pas en permanence pleins gaz et en mixturant correctement le mélange en altitude.

Un dernier mot pour rappeler l'usage des avions à train classique à Anancy-Meythet (D 119 XR et PA 19 MI): les pilotes brevetés doivent décoller et se



LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :
 Ont réussi au BB :

Yannis SANDOZ (16ans)

Bernard SOUFFLET

Amandine THOMAS

Daniel LANOUX

Ont réussi au PPL :

Didier ALABRUNE

Fabien WESS

INFORMATIONS OFFICIELLES

La METEO

Du 01/08/2005 au 31/10/2005

36 jours de beau temps.

38 jours de temps moyen.

18 jours de mauvais temps
 dont 9 de brouillard.

Les Heures de Vol

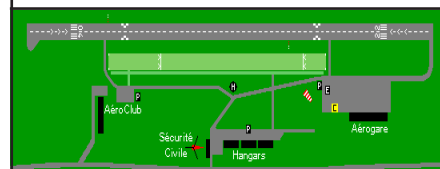
Du 01/08/2005 au 31/10/2005

757 heures de vol cette année contre une moyenne de 859 heures sur les dix années précédentes soit une **perte de 102 heures**.

Pour l'année 2005 le club totalise **2504 heures de vol** soit une **perte de 115 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 VFR de Nuit

Pourquoi faire du VFR de nuit? Il faut être clair, le VFR de nuit, en lui-même, ne sert pas à grand-chose... Imaginer pouvoir rentrer plus tard, un week-end d'été, en bénéficiant d'une plus longue journée, s'avère un leurre. Combien de voyages, susceptibles de s'achever de nuit, faites-vous durant l'année? Les conditions météo vous permettront-elles d'effectuer ce vol, prévu de longue date, en VFR de nuit? Si vous répondez honnêtement à ces questions, il y a peu de chance que la qualif « VFR de nuit » vous apparaisse comme très utile, sauf en de rares occasions, étalées sur de nombreuses années et avec une bonne dose de chance!

L'utilité de la qualification VFR de nuit n'est donc pas là : il faut considérer le VFR de nuit comme un moyen de se perfectionner. Ce perfectionnement prendra plusieurs orientations :

- **Radionavigation** : même si le VFR de nuit demeure du VFR, c'est-à-dire un vol, local ou en navigation, utilisant des repères visuels, l'usage des moyens de radionavigation reste important. Souvent, la qualification impose ainsi de se replonger dans l'utilisation d'un VOR, voire d'un ADF. Un pilote privé aura ainsi à bien connaître et utiliser le (ou les) VOR de son avion, pour se positionner par rapport à telle ou telle balise.

- **Pilotage sans visibilité** : Cinq heures de vol sans visibilité (VSV) doivent faire partie de toute formation PPL (A). Cette phase d'apprentissage faite de nuit est nettement plus « parlante », sans avoir à sortir casquette ou lunettes spéciales pour limiter la vue du pilote à sa seule planche de vol. Ces exercices de pilotage sans références visuelles (ligne droite et virages en palier, en montée et en descente) pourraient s'avérer bien utiles à l'occasion, si les conditions météo deviennent marginales - de jour comme de nuit.

- **Pilotage de base** : Avec la disparition de nombreux repères visuels le VFR de nuit est une bonne occasion de réviser les bases du pilotage (assiette, inclinaison, etc.), en ayant moins d'informations extérieures pour gérer tous les paramètres. Il faudra utiliser les données chiffrées de certains instruments. Ceci développera la finesse de pilotage, un meilleur suivi instrumental (circuit visuel, contrôle fréquent de l'horizon artificiel notamment en montée initiale, pré-affichages des paramètres moteur, etc.) et une plus grande rigueur dans les procédures et les manœuvres de base. S'il s'agit de navigations, l'attention sera certainement accrue lors de la préparation du vol, notamment en matière de prévisions météorologiques et de bilan carburant, sans oublier la

trajectoire d'arrivée et l'intégration dans le circuit. La gestion cabine devra être plus « maîtrisée » pour travailler sous faible luminosité et pouvoir préparer efficacement un déroutement si le besoin s'en fait sentir.

- **L'atterrissage** : L'approche finale jusqu'au toucher des roues exigera sans doute plus de concentration que la même arrivée de jour... Car il faudra établir sa trajectoire en ne se servant que d'une série de balises lumineuses - à défaut d'un Papi souvent absent - pour définir axe et plan de descente, en prenant garde à de possibles illusions sensorielles si la piste est montante ou descendante, si le terrain est entouré d'un relief avec des lumières pouvant créer de « faux » horizons...

Je vous propose de réserver par principe les soirées des vendredis d'hiver au vol de nuits sous plusieurs formes :

- Pour les néophytes séances de TDP (avant 19h00) et maniabilité sur un axe évitant les nuisances sonores.

- Pour les qualifiées et après les TDP nécessaires au maintien de leur qualification, des navigations qui en plein hiver peuvent débuter vers 18h00 avec obligation de retour au terrain avant 21h30. Les destinations possibles sont tous les terrains VFR de nuit de la région Rhône-Alpes de Saint Yan et Chalon sur Saône au nord à Valence et Aubenas au sud et Saint Etienne et Roane à l'ouest.

Et rien n'empêche de finir la soirée tranquillement au restaurant !!!

poser sur la piste en herbe, conformément au règlement intérieur. Seuls les instructeurs peuvent donner une autorisation pour utiliser la piste en dur. Pour être plus clair, si la piste en herbe vient à être fermée pour cause de travaux (cas de ces dernières semaines), pas de vol sans avis de l'instructeur !

Cette disposition est valable pour tous les pilotes, y compris ceux qui auraient obtenu une qualification de site altiport, à l'exception des pilotes qualifiés montagne. De nombreuses sorties de pistes se sont en effet produites dans le passé avec des casses fort coûteuses pour le Club : telle est la raison de cette disposition sur cette piste en dur « relativement » étroite de Meythet où le vent de travers n'est pas rare.

Volez prudemment

Michel AYOUB
Président

Le planning des animations : Vols vers la Corse, Vol de Nuit et Vols Téléthon du 3 décembre ou des pilotes du Club se proposent de faire faire un tour d'avion à des enfants malades et, éventuellement, les propositions que vous voudrez bien faire est remis régulièrement à jour par Elodie.

Inscrivez vous ou demandez des informations.