

Aéro-Club d'Annecy Haute-Savoie

Annecy Meythet
60, rue de l'Aérodrome
☎ 04 50 22 04 25 ☎ 04 50 22 70 81

www.acannecy.com - acannecy@wanadoo.fr



LA FEUILLE VOLANTE

N° 64 - Novembre 2008

REUSSIR ENSEMBLE 2008

Les conditions météorologiques ne nous ont consenti que 205 heures de vol au mois d'octobre, lequel fait suite à un mois de septembre lui aussi en demi-teinte.

Nous sommes cependant toujours en progression par rapport à l'an dernier, mais avec seulement 24 heures d'avance sur fin octobre 2007.

La suppression de tous les baptêmes de plus de 30 minutes a limité notre progression, mais il était indispensable en la matière de coller à la réglementation.

Cette progression globale est faible mais traduit néanmoins une belle vitalité de notre Association en comparaison d'une baisse importante d'activité constatée dans les clubs voisins.

N'oublions pas que nous évoluons dans un contexte économique difficile.

Un point inquiétant, s'il se confirme, est la baisse du nombre des inscriptions depuis quelques mois. Nous nous efforcerons d'en analyser les causes et de trouver les moyens d'y remédier.

Je tiens une nouvelle fois à assurer à Frédéric BEZIERS de ma totale confiance et à le remercier tant pour sa disponibilité, sa réactivité que pour l'excellent travail réalisé sur nos avions avec son équipe.

Je tiens aussi à remercier Hervé LAVIGNE DELVILLE pour la qualité de ses gestions financières et comptables.

Notre situation financière est saine et nous pouvons vraiment envisager l'avenir avec sérénité.

Signe du dynamisme et de la vitalité de notre Association, deux commissions ont vu le jour :

➔ La « **Commission avions** » sous la houlette d'Hervé LAVIGNE DELVILLE.

Cette Commission, réunissant 7 personnes, rédigera rapidement un rapport sur l'évolution à envisager pour notre flotte d'avions.

➤ La « **Commission sécurité** » comprenant également 7 personnes, vient de se mettre en place sous l'impulsion de Jean-Yves HERBIN.

Reste à faire démarrer dans les prochaines semaines la « **Commission jeunes** » qui sera animée par Michel LIMONDIN.

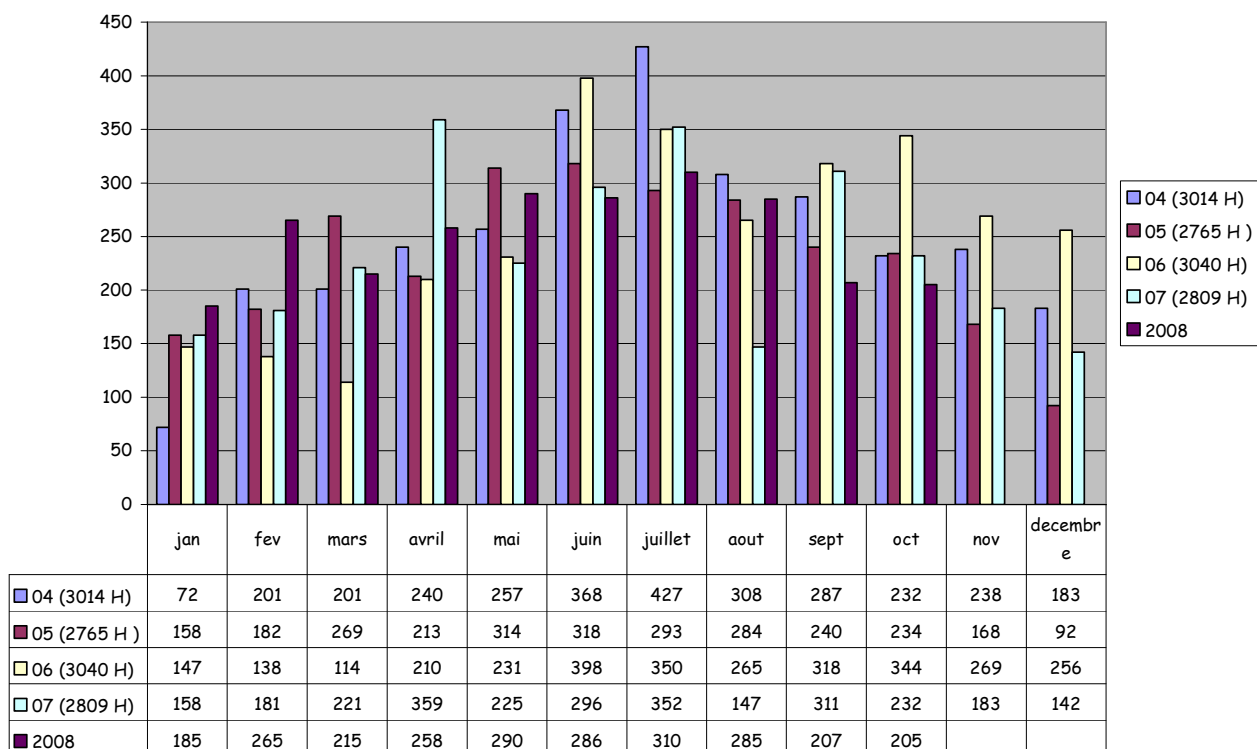
Je terminerai en rappelant que nous sommes avant tout une association de loisirs et que, si nous assurons la formation de pilotes privés, notre vocation de fond est de permettre aux pilotes brevetés, formés ou non par nos instructeurs, de pratiquer l'art du pilotage en toute sérénité et sécurité.

Nous n'avons pas pour vocation de former des pilotes professionnels.

Bien amicalement à tous.



Alain LECLERCQ
Président

RETROSPECTIVES HEURES DE VOL



En cumul sur les 10 premiers mois de l'année 2008 : 2.506 heures, à comparer à 2.482 heures à fin octobre 2007, soit **une avance de 24 heures** malgré les aléas durables de la météo.

Info-Club ANNECY 74

<p>Bonnes pratiques</p> <p style="color: red; text-align: center;"><u>RAPPELS</u></p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>Démarrreur : ne pas insister si le moteur ne démarre pas → attendre quelques secondes avant de recommencer calmement l'opération plutôt que de risquer de détruire ou d'endommager la couronne du démarreur.</p> <p>Sortie ou entrée dans le hangar : vigilance extrême pour ne pas cogner les avions soit entre eux, soit aux portes (à ouvrir largement pour éviter ce risque).</p> <p>Remisage au hangar : selon le planning d'utilisation et la météo, ne pas omettre de ramener l'avion au hangar avec, si besoin, le complément de plein fait (nb : fiche essence à rapporter au Secrétariat) + nettoyage de la verrière.</p>
<p>Dernière minute</p> <p>Du neuf dans notre internet</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>Vous pouvez maintenant connaître le solde de votre compte à partir du site Internet de réservation.</p> <p>1) Vous vous connectez sous votre nom et <u>avec votre mot de passe</u> (= connexion sécurisée).</p> <p>2) Vous allez dans « Agenda » => vous trouverez, en bas de la fenêtre, l'indication du solde de votre compte à la date du dernier vol ou mouvement de caisse enregistré.</p> <p style="text-align: center;">Exemple d'affichage</p> <div style="background-color: #e0f7fa; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; color: blue;">solde pilote</p> <p style="color: blue;">Solde au Samedi 05 juillet 2008 : 38.46 €</p> <p style="color: blue;">Ce montant est donné à titre purement indicatif, seule la comptabilité du Club faisant foi. Par ailleurs, il peut s'écouler jusqu'à 36 heures entre l'écriture d'un mouvement sur la planche de caisse et son report dans le système de réservations.</p> </div>
<p>La mécanique vous parle...</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 3 fois prise d'alimentation du MI arrachée. - Attention de remettre en place les caches pitot/statique. - Attention aux barres de tractage laissées sur l'avion à la mise en route. - Attention aux ceintures qui restent à l'extérieur lors des roulages. - Purger les avions avant de les bouger. - Ne pas toucher aux tabs de profondeur lors des prévols (risque de dérèglement). - Pour les longues nav attention aux pleins complets carburant (s'assurer visuellement du bon remplissage). - Couper tous interrupteurs avant arrêt batterie. - Lorsqu'il existe (VQ, NR) : couper l'ensemble des radios avec le Master avionic. - S'assurer avant de bouger l'hélice que les contacts magnétos soient sur OFF. Le mieux est d'avoir en plus les clés dans la poche !

Mise en place de la Commission sécurité

A la demande du Président et du Comité, une Commission « Sécurité » a été mise en place depuis la fin septembre 2008, (cf. : mail envoyé à tous les membres) composée de 7 membres volontaires dont un instructeur (Jean-Pierre LAPHIN).

La mission de cette Commission est de proposer une démarche globale de prise en compte de notre activité «*du hangar au hangar*».

La majorité des accidents et incidents sont dus à des causes humaines, les dernières enquêtes de la FFA montrent qu'en 2007 les causes principales sont : erreur de trajectoire, mauvaise décision, préparation du vol insuffisante, problèmes de carburant, panne moteur, heurts avec l'hélice, excès de confiance...

En effet : « Voler n'est pas anodin », aussi faut-il qu'ensemble nous puissions développer *la culture sécurité*. Le but de cette Commission est d'identifier les situations à risque qui sont propres à notre Club et bien entendu d'y remédier. Remise en cause de certains comportements, rappel des règles élémentaires, visite pré-vol, météo, circulation aérienne, mise en œuvre d'informations pratiques, etc....

Ci-dessous le bilan financier des accidents et incidents entre mars 2004 et juin 2008 pour notre Club (audit réalisé par la Commission) montre que nous devons toutes et tous améliorer à tous les instants la pratique de notre activité préférée. En effet même si voler est une activité presque banalisée, le fait est que prendre l'air n'est pas un état naturel pour les humains que nous sommes !

Un bilan en 2 chiffres clés

Plus de 550 jours d'immobilisation de nos avions

Plus de 70 k€ en coûts directs de matériels et composants

Pour la Commission sécurité
Jean-Yves HERBIN
jherb@univ-savoie.fr

Modification des « TAF » dans les bulletins météo Aéronautiques

A compter du 5 novembre 2008, le code des messages prévision d'aérodrome (TAF) sera modifié conformément à l'Amendement 74 apporté à l'Annexe 3 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Cette modification a pour objet de prolonger la période de validité des TAF à un maximum de 30 heures.

- Il n'y aura **plus qu'un seul type de TAF par aérodrome** : soit un TAF court, soit un TAF long.
- La période de validité des TAF longs pouvant atteindre 30 heures, le code relatif aux heures va changer.
- Tous les TAF seront émis avec un préavis de 1 heure (contre 6 heures pour les TAF longs actuellement).

Pour un aérodrome donné, il y aura alors **trois situations possibles** :

- Uniquement un TAF court de validité 9 heures, émis avec un préavis de 1 heure et renouvelé toutes les 3 heures comme actuellement.
- Uniquement un TAF long de validité 24 heures, émis avec un préavis de 1 heure et renouvelé toutes les 6 heures (le TAF 1818 sera diffusé à 17 heure alors qu'actuellement il l'est à 11 heures).
- Uniquement un TAF long de validité 30 heures, émis avec un préavis de 1 heure et renouvelé toutes les 6 heures.

Afin de tenir compte de la prolongation possible de la période de validité, une date à deux chiffres sera ajoutée à toutes les heures pour la période de validité du TAF, ainsi qu'à toutes les heures des groupes indicateurs d'évolution dans l'ensemble du TAF. Cette modification s'appliquera à tous les TAF, quelle que soit leur période de validité.

Les exemples page suivante illustrent le nouveau format des TAF et expliquent les modifications qui seront apportées au code.

Par ailleurs **deux modifications** dans les codes utilisés :

- **Suppression de SKC** (Ciel Clair) dans les observations locales (OBSMET/SPECIAL), les METAR/SPECI et les TAF : il faudra employer CAVOK ou NSC (Pas de nuages significatifs) selon le cas.
- La définition de « **nuage significatif** » du point de vue opérationnel : les CB et Cumulus bourgeonnants doivent être pris en compte, quelle que soit leur hauteur : cela change la définition du CAVOK pour le METAR et le TAF, mais la France a notifié sa différence car les systèmes de Météo France ne pourront prendre en compte ce changement qu'à partir de fin 2008.

Exemple 1 : TAF de 30 heures

TAF LFLY 081140Z 0812/0918 (1) 13015KT 7000 BKN030 TEMPO 0818/0823 (2)
17025G40KT 2000 TSRA OVC020CB BECMG 0823/0901 (3) SCT015CB BKN020
FM091000 (4) 15015KT 9999 SCT030 PROB40 0910/0912 (5) 3000 BR RMK NXT
FCST BY 081500Z (6) =

(1) Période de validité

La période de validité du TAF commence le 8 à 1200Z et se termine le 9 à 1800Z.

(2) Groupe indicateur d'évolution TEMPO

Des fluctuations sont prévues pour les éléments météorologiques qui suivent le groupe indicateur d'évolution TEMPO (17025G40KT 2000 TSRA OVC020CB) entre le 8 à 1800Z et le 8 à 2300Z.

(3) Groupe indicateur d'évolution BECMG

Il est prévu que les conditions météorologiques changent graduellement (pour s'établir à SCT015CB BKN020) sur une période de 2 heures, soit entre le 8 à 2300Z et le 9 à 0100Z.

(4) Groupe indicateur d'évolution FM

Il est prévu que les conditions météorologiques changent rapidement (pour s'établir à 15015KT 9999 SCT030) le 9 à 1000Z.

(5) Groupe de probabilité PROB

Il existe une probabilité de 40% que des conditions de 2000 BR se produisent au cours d'une période de 2 heures, soit le 9 de 1000Z au 9 à 1200Z.

(6) RMK NXT FCST BY

Remarque : La prochaine prévision (TAF) pour cet aéroport sera diffusée le 8 à 1500Z.

Exemple 2 : TAF de 12 heures

TAF LFLY 171141Z 1712/1724 VRB03KT 9999 FEW080 BKN210 FM171500
07005KT 9999 SCT020 OVC050 TEMPO 1716/1724 5000 -SHRA BR BKN020 RMK
NXT FCST BY 171800Z=

Exemple 3 : TAF modifié



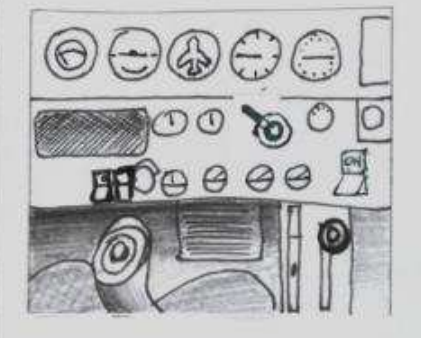
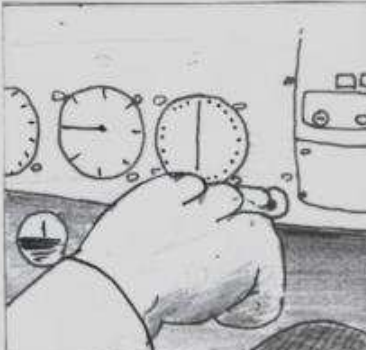



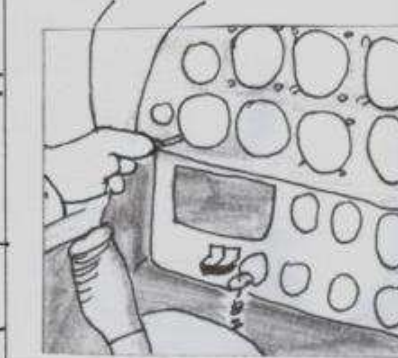

TAF AMD LFLY 081510Z 0815/0918 13015KT 9999 BKN030 TEMPO 0818/0823
17025G40KT 2000 TSRA OVC020CB BECMG 0823/0901 SCT015 BKN020
FM091000 15010KT 9000 SCT030 PROB40 0910/0912 3000 BR RMK NXT FCST
BY 081500Z=

Exemple 4 : TAF annulé

TAF AMD LFLY 081600Z 0812/0918 FCST CNL DUE TO NO OBS=

Bientôt l'hiver... nous allons démarrer nos moteurs à froid...

Rappel de quelques consignes

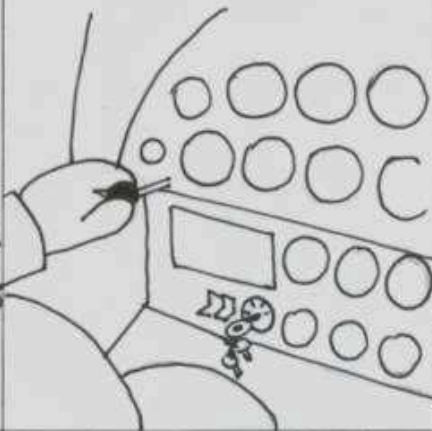
<p>1- Avant de sortir l'avion du hangar.... Je fais la purge de tous les réservoirs</p> 	<p>2- Je monte dans l'avion, je mets le frein de park, je mets les clefs dans ma poche ...</p> 	<p>3- Mixture sur riche Réchauffe carbu tirée Contact batterie sur On Pompe électrique en marche</p> 
<p>4- Injections (3) avec les gaz (pas vite) Réduire à fond Mixture sur pauvre Pompe électrique sur OFF Contact général sur OFF</p> 	<p>5- Je descends de l'avion, je vais devant Je vérifie que le frein est efficace en poussant l'avion sur l'hélice, de chaque côté du cône</p> 	<p>6- Je brasse 8 tours d'hélice (une quinzaine de fois)</p> 
<p>7- Je remonte dans mon avion Je rentre les volets</p> 	<p>8- Contact batterie sur ON Anti-col sur marche Toutes les radios sur OFF</p> 	<p>9- Mixture plein riche Pompe électrique en marche Je laisse la réchauffe carbu</p> 

10- Je sors les clefs de ma poche

MAIS QU'EST CE QUE
J'AI FAIT DE CES
CLEFS ?



11- Je mets la clef de contact en place, et je fais une dernière injection avec la manette des gaz



12- Personne autour de mon avion ?
Je démarre



13- Miracle, ça marche !

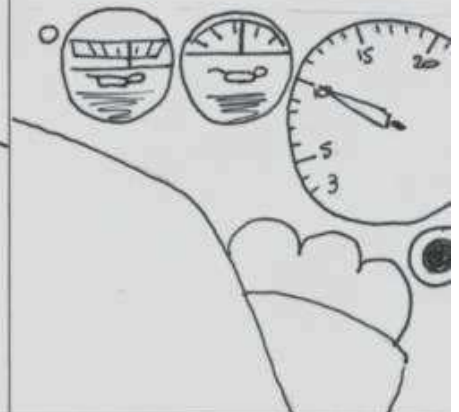


14- Si le moteur tousse, faire de petites injections rapides

FAUT CHANGER LE RYTHME
DE TEMPS en TEMPS !



15- Quand le moteur tourne, réduire à 1000tr/mn maximum
Vérifier la pression d'huile



16- Couper la pompe à essence
Alternateur en marche, vérifier la charge



17- Faire un essai coupure
(1000 tours maxi)



18- Après 2 mn de chauffe, couper la réchauffe carbu
Mettre la radio en marche et demander le roulage



Lettre aux rumoristes

La conclusion de l'éditorial en 1^{ère} page de notre Président m'incite à mettre fin à une rumeur que certains se plaisent à répandre.

Rumeur selon laquelle notre Club, ainsi que les 600 Aéro-Clubs de France, ne pourrait plus continuer à fonctionner sous le régime en vigueur qui est le régime « déclaré ».

Ce régime constituerait en effet une exception provisoire aux règles européennes avec date butoir pour passer au régime dit « approuvé ».

En d'autres termes, notre Club devrait se transformer à brève échéance en FTO (Flight Training Organisation).

Il n'en est rien et notre régime « déclaré », en parfaite conformité avec les réglementations en vigueur pour la formation au PPL, ne constitue nullement une exception provisoire.

La seule exception française est le brevet de base, dont l'éventuelle suppression ne pourrait en aucune façon nous gêner.

Il est d'ailleurs question que cette exception soit étendue aux autres pays européens.

Nous serions dans l'obligation de nous transformer en FTO si et uniquement si nous décidions de former des pilotes professionnels, ce qui ne rentre pas dans nos objectifs et ce qui n'est pas conforme à nos statuts.

De nombreuses écoles existent pour cela en France, dont certaines ont beaucoup de mal à joindre les deux bouts.

Si les rumoristes tiennent absolument à créer un FTO, pourquoi ne créent-ils pas une structure à eux, en engageant leurs capitaux personnels comme le ferait tout entrepreneur avec les risques que cela comporte ?

Pourquoi utiliser notre Club pour assouvir des ambitions personnelles ?

Pourquoi se gardent-ils de dire à ceux auxquels la rumeur est destinée ce que seraient nos obligations si nous souhaitions devenir FTO ?

➡ Mettre en place un dossier d'approbation, dossier s'apparentant à une certification ISO, ne pouvant être monté qu'avec le concours d'un Cabinet spécialisé.

Coût : celui d'un bel avion d'occasion.

Notons au passage que cette approbation, une fois obtenue, n'est que provisoire.

⇒ Justifier de ressources financières assurant le bon fonctionnement du FTO et la garantie de bonne fin des formations.

⇒ Recruter du Personnel à temps plein :

- Un chef instructeur de vol supervisant les autres instructeurs (6 élèves maximum par instructeur).

- Un chef instructeur au sol.

- Un responsable pédagogique ayant des capacités avérées de gestion et chargé de superviser les instructeurs.

Petite précision : les instructeurs de vol doivent être titulaires d'une licence de pilote professionnel. Quid de nos instructeurs bénévoles non professionnels ?

⇒ Acheter des avions classés IFR et des avions permettant d'enseigner la façon d'éviter la vrille.

Petite remarque : ces avions ne peuvent avoir d'autres utilisations que l'instruction et impliquent un investissement en matériel pour leur entretien.

⇒ Construire des locaux aux normes FTO et comprenant : une salle de cours, un bureau par instructeur, une salle de repos pour les instructeurs, une salle d'opérations, une salle de planification des vols, et j'en passe, tant la liste est longue.

Pourquoi se gardent-ils de dire que ces obligations représentent un investissement et des frais de fonctionnement considérables, hors de portée d'un Club, investissement et frais qu'il faudrait évidemment rentabiliser sous peine de voir notre Club disparaître ?

Je vous invite à consulter l'ouvrage FCLI, édité par la Direction Générale de l'Aviation Civile afin de vérifier la véracité de ce qui précède.

Alors,

RUMORISTES ou HUMORISTES ?

Hervé LAVIGNE DELVILLE