

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° 65 - Décembre 2008

REUSSIR 2008

Réussir 2008 malgré plusieurs demandes d'Assemblée Générale Extraordinaire initiées par des membres du Comité avec pour motif des simples questions de gestion ordinaire.

Réussir 2008 malgré une action en référé initiée par deux membres du Comité.

Réussir 2008 malgré une plainte auprès de l'Inspection du Travail initiée par un membre du Comité, instructeur de surcroît, au motif que notre secrétaire serait harcelée.

Réussir 2008 malgré une mesure d'exclusion vis-à-vis d'un salarié, exclusion rendue nécessaire par un comportement inadmissible et réitéré, débouchant sur une action prud'homale.

Réussir 2008, c'est ce que nous ferons malgré tous ces « malgré ».

Réussir 2008, c'est ce que nous ferons malgré l'énergie que tous ces « malgré » nous font perdre inutilement.

Réussir 2008, c'est ce que nous pourrions faire avec plus d'efficacité sans les actions de sabotage entreprises sans vergogne par « quelques personnes » nostalgiques d'une période qui a vu leur gestion catastrophique conduire le Club à sa perte pour des raisons financières et relationnelles.

Le juge des référés rendra sa décision le 5 janvier 2009.
Après dépôt des conclusions des avocats en février et mars 2009, un jugement sera rendu le 27 mai 2009 concernant le licenciement de Roger NIVOL.

L'Inspection du Travail jugera du bien fondé de la plainte pour harcèlement concernant notre secrétaire.

Messieurs, les « quelques personnes » parfaitement identifiées qui n'hésitez pas à utiliser tous les moyens, y compris les plus mensongers et les plus diffamatoires, qui n'hésitez pas à compromettre la progression des élèves pilotes en les impliquant sournoisement dans des actions qui n'ont d'autres buts que de saboter notre Club pour satisfaire vos ambitions personnelles,

arrêtez !

Concernant Roger NIVOL, ce n'est pas une partie de plaisir de se séparer d'un collaborateur.

Nous invitons à nouveau ceux qui ont des doutes sur le bien fondé de son licenciement à demander à ce dernier de leur communiquer les courriers que nous lui avons adressés. La législation interdit en effet à tout employeur de communiquer sur les motifs de licenciement d'un salarié.

Nous les invitons aussi à se rapprocher des Aéro-Clubs de TOULOUSE LASBORDES et de TARBES. Nous venons d'apprendre que Roger NIVOL y a eu un comportement copie conforme de celui qu'il a eu chez nous.

Messieurs les « quelques personnes », faites de l'avion, pas la guerre.

Montrez-nous que notre Club est autre chose pour vous qu'un instrument à votre service !

Nous ne vous laisserons pas détruire notre Club, octogénaire bien vert qui en a vu d'autres, et qui ne rêve que de fraternité.

Pour notre Club, nous réussirons 2008.

Alain LECLERCQ
Président

Aucun vol n'est anodin

QUIZZZZZ.....

ATTERISSAGES ET DECOLLAGES

1. On peut dire que _____ des accidents en aviation légère se passe en phase de décollage et/ou d'atterrissage.
(A) Un quart
(B) Un Tiers
(C) La moitié
2. Les accidents en phase de décollage sont plus souvent mortels qu'en phase d'atterrissage.
(A) Vrai
(B) Faux
3. Une _____ peut avoir un effet négatif sur la performance de décollage et le taux de montée d'un avion.
(A) Pression Barométrique
(B) Altitude de densité
(C) Altitude différentielle
4. En général, après le décollage, un pilote doit poursuivre sa montée sur l'axe de la piste jusqu'à au moins 1/2 Mile Nautique du bout de piste et à _____ pieds de l'altitude du tour de piste.
(A) 200 ft
(B) 300 ft
(C) 500 ft
5. En intégration normale et/ou en tour de piste, un pilote a plus de risque de se mettre en vrille lorsqu'il vire de _____ en _____
(A) Vent Traversier / Vent Arrière
(B) Vent Arrière / Base
(C) Base / Finale

ABORDAGES

1. La plupart des abordages se font en conditions _____ et pendant les heures de _____
 - (A) VMC / Nuit
 - (B) VMC / Jour
 - (C) IMC / Jour
 - (D) IMC / Nuit
2. La plupart des abordages sont des collisions frontales.
 - (A) Vrai
 - (B) Faux
3. Le concept de "cockpit stérile" se réfère :
 - (A) Au fait d'avoir une verrière propre
 - (B) Au fait de ne mettre que des pilote en place avant dans l'avion
 - (C) Au fait de limiter la conversation entre pilote et passager
4. Il est indispensable d'être en palier avant d'intégrer le tour de piste.
 - (A) Vrai
 - (B) Faux
5. Lorsque deux avions se rapprochent de front, le pilote de chaque avion doit changer de cap vers :
 - (A) La Gauche
 - (B) La Droite

Voir les réponses en dernière page

Quizz préparé par **Adam SHAW & Jonathan SAGE**

« Etre homme, c'est être responsable.
Chacun est responsable de tous,
Chacun est seul responsable,
Chacun est seul responsable de tous ».

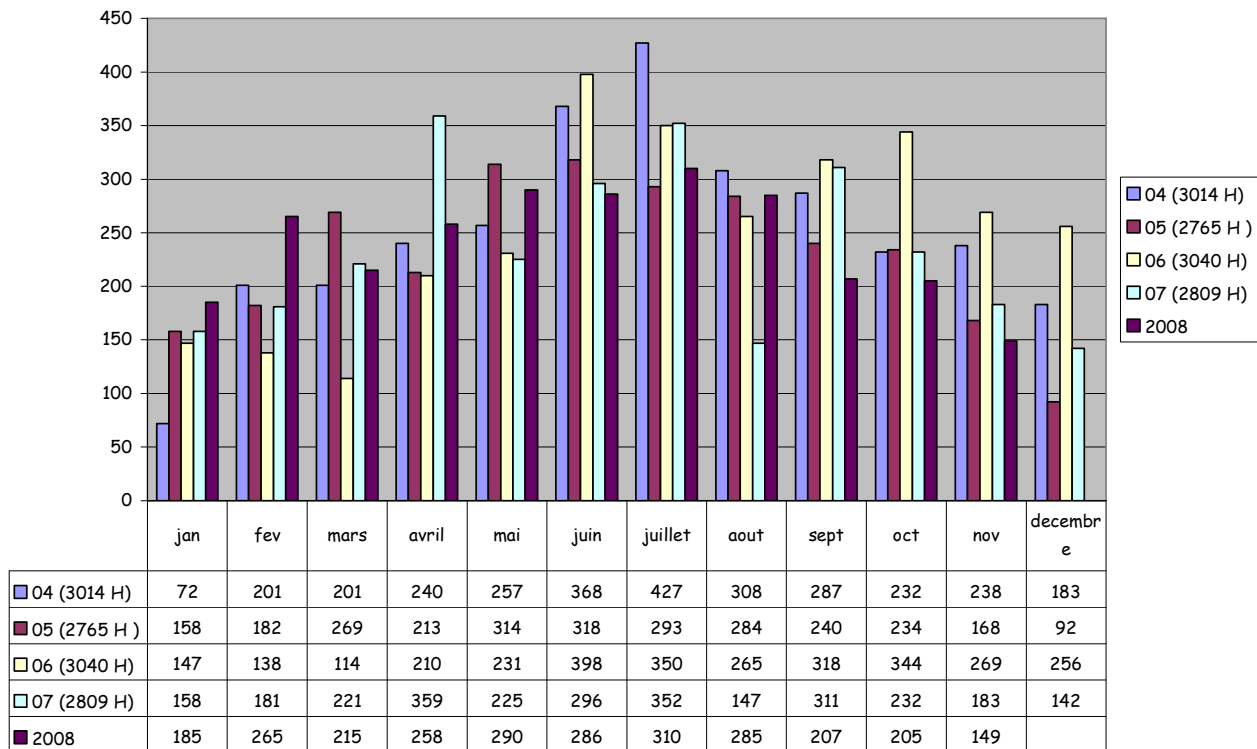
Antoine de SAINT-EXUPERY

MA PREVOL

Médicaments / Maladie	Effets primaires et secondaires ?
Alcool	Rien depuis au moins 12 heures ?
Physique	En forme ou pas, réellement ?
Risques	Météo
Etat de l'avion	Pneus, pannes signalées, vols précédents, etc...
Emotion	Stress du travail, de la famille, des passagers
Validité	Licences, visites médicales et SURTOUT..... expérience récente
Organisation	Cartes, fiches de terrain à jour, carburant, huile, matériel de voyage, etc...
Liberté	Respect des règles de l'air, des consignes locales de TP, des altitudes de survol, etc...


- Commission SECURITE -
Novembre 2008

RETROSPECTIVES HEURES DE VOL



En cumul sur les 11 premiers mois de l'année 2008 : 2.655 heures,
à comparer aux 2.665 heures à fin novembre 2007, **soit un bilan quasi comparable.**

Résultats du quizzzz

<i>Atterrissages et décollages</i>	<i>Abordages</i>
<p>1C- La moitié</p> <p>2A- Vrai</p> <p>3B- Altitude de densité</p> <p>4B- 300 ft</p> <p>5C- Base / Finale</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<p>1B-VMC / Jour et près d'un aéroport/aérodrome. Annoncez-vous en temps utile, et aux points précis de reports. REGARDEZ DEHORS ! Jamais plus de 4 secondes avec les yeux dans le cockpit pour chaque 15 secondes avec les yeux dehors.</p> <p>2B- Statistiquement seulement 5% des abordages sont des collisions frontales. 82% viennent lors d'un dépassement d'un avion lent par un avion plus rapide qui descend sur l'autre... souvent en finale.</p> <p>3C- Limiter la conversation entre pilote et passager lors de toutes les phases critiques du vol : check-list, décollage, arrivée vers points d'entrées d'un aéroport, atterrissage, mauvaise météo, etc.</p> <p>4A- Ca réduit la charge de travail et, surtout, ça diminue les "angles morts" entre avion ailes basses / ailes hautes. (Accident mortel d'Annemasse pas plus tard qu'en Novembre 2008).</p> <p>5B- La Droite.</p>