

# 120.05

Les  
**ailes**  
Châtelleraudaises



Bulletin d'information interne de l'aéro-club "Les Ailes châtelleraudaises" – Janvier 2012- N°1/12

## **Le mot du Président**

2011 se termine sur un résultat plutôt bon (plus de 2000 heures, il y a longtemps que cela n'était pas arrivé !) malgré une accumulation de vicissitudes techniques au cours de l'année. Souhaitons que 2012 connaisse un aussi bon résultat sans les ennuis !

Le Conseil d'Administration vous présente à toutes et tous, et à vos proches, ses meilleurs vœux de santé, bonheur et prospérité pour cette nouvelle année.

Nous avons une pensée toute particulière pour ceux qui, eux-mêmes ou à travers leur famille, ont été touchés par la maladie, et nous formulons des vœux pour que cette nouvelle année leur apporte la guérison et le réconfort.

En 2012 comme par le passé, les bénévoles qui sont à la fois "l'âme" et le moteur des Ailes vont encore continuer à s'impliquer sans compter pour le plus grand intérêt de tous . Bons vols

*Bernard ROBERT*

## **Le DA40 est de retour**

Après deux mois d'absence pour sa visite de 1000 heures, F-JF a repris ses vols.

Bien que cette opération ait été programmée depuis fin juin avec le prestataire qui assure la maintenance et que l'avion lui a été livré le jour dit, cette opération de routine s'est révélée catastrophique en terme de délais du fait de ce prestataire qui n'a pas été capable de se procurer les pièces nécessaires à temps. Les suites qui conviennent seront données à cette affaire.

## **Et F-JB a un moteur neuf**

Après avoir tourné comme une horloge pendant 2868 heures le moteur d'origine est arrivé à la fin de son potentiel (2400+ 20% de prolongations) le 6 Novembre. Cette opération avait été anticipée et le nouveau moteur déjà arrivé, son montage commença dès le lendemain. Mais à partir de là le sort nous réserva de mauvais coups : la découverte d'un défaut dans le carter nous oblige à retourner le moteur chez son fournisseur en Angleterre où il mit très longtemps à arriver par la faute du transporteur qui a "oublié" l'envoi sur son quai de Dissay pendant plus de deux semaines !

Ceci explique donc que cette opération qui ne devait durer que quelques jours a pris un mois et demi. Dans l'attente un DR400 a été loué pour palier l'absence du F-JB.

**Assemblée Générale :** Elle aura lieu le **Dimanche 29 janvier** au matin. Ce n'est pas une simple formalité mais une étape essentielle dans la vie d'une association. Faites donc le maximum pour y être présent(e). En cas d'impossibilité, donnez un pouvoir à une personne de confiance qui participera. Si vous souhaitez être candidat(e) à l'élection du Conseil d'Administration, merci de le faire savoir à l'avance.

**Attention, à partir du 1er janvier, ne volez pas avant d'avoir pris votre carte de membre et votre licence 2012.**

**Le petit dernier des Ailes  
TECNAM P2002 F-HCGL**

## **Nouveauté**

Nous venons de nous équiper d'un terminal de paiement par carte bancaire. Vous pouvez d'ores et déjà privilégier ce moyen pour régler vos dépenses au club (heures de vol, cotisations, matériel ; sauf le bar). Il vous suffit pour cela de vous adresser à un membre du Comité Directeur ou à un instructeur qui a accès à la machine. Nous espérons par ce moyen faciliter à la fois la vie des membres et du trésorier pour qui les multiples remises de chèques généraient un important travail administratif improductif.



## Le coin Sécurité

### A méditer !

Il y a quelques temps, un beau Cessna se pose à LFCA. Quoi de plus normal ? Voulant traverser la France d'ouest en est, il a tenté de passer malgré la mauvaise météo en cherchant un cheminement entre Orléans et Poitiers. Finalement, il s'est posé chez nous et y a passé la nuit. Très bien !

Cet été notre DA 40, ne pouvant revenir de l'île d'Yeu cause météo, y a passé la nuit. Très bien !

Peu de temps après, un autre DA 40 s'est pris une antenne en essayant de passer malgré la mauvaise météo. Très mal !

Sans commentaires !

*Etienne LARROQUE*

## Cours Théoriques

Il ont commencé les vendredis soirs et samedi matins. Les différentes séquences ont une durée de 2h30 et sont animées par des instructeurs ou des membres expérimentés compétents dans le domaine.

Jusqu'à maintenant la fréquentation a été faible, un groupe de cinq participants seulement ayant avancé dans le cursus.

Nous rappelons que la nouvelle réglementation européenne oblige les unités de formation à dispenser ces cours théoriques aux élèves qu'elles présentent à l'examen. Elles doivent établir une attestation de participation qui conditionne l'inscription à celui-ci.

### Il n'y aura pas de délivrance d'attestation de complaisance !

Pour ceux qui sont engagés dans le cursus pratique, la participation au prochain cursus est impérative s'ils veulent aboutir rapidement au BB ou au PPL. Engagez le dialogue avec votre instructeur sur ce sujet

## Avitaillement des avions

Nous avons maintenant un parc d'avions qui oblige à l'utilisation de trois sortes de carburant.

La 100LL pour DK, DS, JB, HX et AX, le gasole pour Le DA 40 et le carburant auto SP 98 pour les MCR et maintenant le Tecnam. Pour ce dernier produit nous avons pris des dispositions pour ravitailler par jerrycans. Economiquement satisfaisant, ce système était peu pratique et une réorganisation a été entreprise :

- Pas de changement pour la 100 LL
- Une cuve et un distributeur pour le gasole ont été installés dans le hangar à proximité de la place du DA 40
- La cuve et le distributeur précédemment utilisés pour le gasole (après la tour) vont être nettoyés et reconvertis pour le SP 98 qui alimentera le MCR et le TECNAM. D'ici là, nous continuerons à utiliser les jerrycans.

## Grande année pour les brevets

**Sept PPL** : Adrien BERNIER, Alexandre GOGUET-CHAPUIS, Stanislas DE LESTRANGE, Laurent HARDY, Sylvain BIGET, Michaël MARTIN, Charlie HASSID

**Neuf BB** : Michaël MARTIN, Christophe MORINEAU, Charlie HASSID, Clément PLAINE, Clément INDIANA, Maxime LE RALLIC, Maxime RABOT, Valentin THOMAS, François NICOLAS. A cela viennent s'ajouter une habilitation voltige (Benjamin GOGUET-CHAPUIS) et deux habilitations Vol de Nuit : Abdallah BOURAS et Olivier BOUTIN

## Du bon usage d'OPEN FLYERS

De nombreux nouveaux élèves ont rejoint nos effectifs. C'est flatteur pour les Ailes et porteur d'avenir. Pourtant, malgré l'exceptionnelle disponibilité de notre équipe d'instruction (6 instructeurs dont les disponibilités permettent la double commande 7jours sur 7, matin et après-midi. Comparez !) il est parfois difficile de trouver un créneau disponible.

Cela peut-être facilement résolu en respectant ces quelques règles :

- Pas plus d'un créneau par semaine
- Pas de réservation à plus d'un mois
- Hormis pour les navigations, pas de créneaux supérieurs à 1 heure
- Ne pas "forcer" la réservation si l'instructeur ne s'est pas enregistré comme disponible

Le non respect de ces règles expose à la suppression d'autorité des réservations "hors jeu". L'accord formel avec un instructeur permet dérogation à ces règles générales.

**Et surtout ne "gaspillez" pas des créneaux en ne venant pas à vos rendez-vous sans prévenir l'instructeur assez à l'avance pour qu'il ne se déplace pas pour rien ou puisse vous remplacer.**

Après une période d'accalmie suite à notre dernière mise en garde, les dérives semblent recommencer et nous allons donc mettre en application effective la pénalité prévue de 20€ à partir du 1er janvier 2012

## Avitaillement des avions ( 2 )

Nous rappelons que les enregistrements de **tous les avitaillements au terrain doivent être faits immédiatement sur l'ordinateur de saisie des vols** : icône "saisie des pleins" sur le bureau.

**Ouvrir le bon onglet** : 100 LL, gasole, SP98 et effectuer la saisie ; pour cela, il faut avoir contrôlé les index de la pompe avant et après le plein.

En cas de problème informatique, noter tous les éléments sur une feuille à laisser près de l'ordinateur.

**Les pleins doivent être reportés sur le carnet de route en indiquant Complet (PC) ou Partiel (PP)**