

Cet été, voyagez PIPER ou CESSNA !... Nous vous aidons !

Pilotes du GULL, cet été, nous vous proposons de voyager Piper ou Cessna. Les avions de l'ANEG ont fini leur prestation en Corse et sont disponibles à AIX : le PIPER PA 28 F-GNZY (180ch) et le CESSNA 172 F-HCAS (180ch) sont deux excellents avions de voyage pas plus difficiles à piloter que le GULL ou l'EH !

Le GULL est malheureusement immobilisé sans doute jusqu'à fin septembre ⁽¹⁾ et l'EH sera arrêté le 1^{er} septembre pendant deux semaines pour le changement moteur (butée inamovible : 1500 heures c'est 1500 heures).

Alors, profitez-en pour vous faire lâcher sur l'un des deux avions ANEG si vous avez prévu un voyage !

Pour vous y aider, le club a décidé la **gratuité du supplément "double commande" pour 2 heures de vol de formation aboutissant au lâcher** sur ces deux avions jusqu'à fin septembre 2016 !

Profitez de cette opportunité pour découvrir d'autres avions et élargir votre expérience ! Contactez rapidement votre instructeur référent, ou, s'il n'est pas disponible, notre Chef Pilote Patrick Bourchet présent durant toute cette période (06 62 81 06 53).

DR 400-120 !

N'oubliez pas non plus nos 120ch qui permettent aussi des voyages très agréables dans les environs : le **NI** est loué pendant l'arrêt du GULL pour vous y aider et apporter **plus de disponibilité sans sacrifier l'école**.

Avez vous pensé à ces destinations sympas avec des restaurants pas chers et, en général très bien, qui font de savoureuses balades à partager entre copains ?... Aurillac, Brioude, Aubenas, Mende, Bourg-en-Bresse, Le Puy et même Calvi ...dépaysement assuré à moins de 200Nm !

Toute l'équipe de votre aéroclub espère que ces dispositions vous permettront de passer un bon été "en vol" malgré l'arrêt impondérable de GULL.

Bons vols à tous !

(1) Arrêt du F-GULL:

Lors d'un vol de réentrainement d'un pilote breveté, avec instructeur à bord, un très dur atterrissage à Vinon le 18 juillet a endommagé sérieusement LL (sans instructeur à bord, l'avion aurait sans doute été détruit...). A l'arrondi, l'avion est tombé de 3 à 4 mètres de haut, certainement sur un décrochage d'une aile du à une vitesse faible et à une variation du vent.

La mise en place rapide de l'assurance a permis d'attaquer très vite les travaux car Robin fermait le 1er août pour tout le mois. Les pièces détachées apparemment nécessaires sont donc là ! Mais, démontage après démontage, la nécessaire sécurité nous amène à vérifier deux points essentiels:

la partie bois de la cloison pare-feu: risques de délaminage du bois aux points d'attache du bâti de train AV très "tordu" ainsi que le train lui-même (forte énergie absorbée lors du choc),

le bâti moteur qui peut, lui aussi, s'être tordu pendant le choc.

Ces contrôles obligent évidemment à "tomber" le moteur et à démonter tous les réseaux électriques et essence de l'avant pour déposer la protection inox située devant la partie bois de la cloison pare-feu.

Vous comprendrez que la prudence nous amène à prévoir un arrêt si long de l'appareil.

Nous vous tiendrons au courant de ce qui sera découvert, mais, même si tout apparaissait finalement OK, le travail de remontage important, ajouté aux congés des uns et des autres,

malgré la bonne volonté et l'engagement de chacun, ne permettent pas d'envisager un retour rapide de notre Régent.