



Contact !

N° 83 novembre - décembre 2015

Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

Bonjour à tous,

Depuis l'été, le club a continué sa mission pour nous permettre de partager notre passion du vol.

Les activités ont été riches, avec des sorties club mensuelles et variées, la découverte du rallye aérien sous la houlette de notre champion du monde, des stages de formation, un week-end hydravion, la reprise des vols de nuits. Au sol, il y a eu des activités sympathiques, en commençant par de l'entretien et le nettoyage d'automne, puis la soirée châtaignes des Maures et charcuterie: un grand moment d'amitié et de partage. Les cours théoriques PPL continuent jusqu'en Mai, tous les jeudis, de 19h à 20h.

Pour améliorer la gestion de nos vols et plus généralement du club, nous avons lancé une refonte de notre système informatique (avec messages inopportuns que vous avez peut-être reçus... l'équipe informatique y travaille et nous devrions sous peu avoir un système 'au top') et un nettoyage en profondeur du système de réservation: signalez en observation les messages d'erreur inappropriés ou difficiles à comprendre dans leur formulation.

Pour avoir votre retour sur l'aéroclub, nous avons interviewé une bonne partie d'entre vous. Cela a alimenté un week-end de réflexion avec le conseil d'administration, le chef pilote et l'ANEG: voler dans de beaux avions, voler suffisamment (plus de douze heures par an et par membre), développer un parcours de formation qui ne s'arrête pas après l'obtention du PPL, et promouvoir le lien entre les membres de l'aéroclub sont nos objectifs. Vous avez des idées, des desideratas, des talents: exprimez-vous. Vos apports sont importants et nourrissent notre débat.

Vous avez pu aussi découvrir des selleries neuves dans certains de nos avions, et ça continue...: les dauphins sont les prochains sur la liste. Pour que notre flotte reste en bon état: vous devez y contribuer. Nettoyez vos avions avant les vols pour votre sécurité et les performances, ainsi qu'après les vols, selon les procédures adaptées (affichées sur l'armoire du hangar). Faites attention à vos stylos sur les tablettes de vol: un crayonnage disgracieux des sièges est vite arrivé. Soyez SVP vigilants avec notre bien commun. Et puis rassurez-vous: une éponge humide passée sur le bord d'attaque des ailes après le vol n'use pas l'avion!

De même: pensez à fermer le hangar et le club lorsque vous êtes le dernier de la journée (checklist: volets et fenêtres fermés, sacs des avions au secrétariat, chauffages coupés dans les salles communes - réunion, briefing).

Notre vigilance est aussi particulièrement active sur l'avenir du terrain. Un concessionnaire pour l'aérodrome LFMA devrait être choisi pour les prochaines 40 années, et ce, à partir de mi-2016. Afin de pouvoir gérer notre avenir, nous avons proposé aux autorités de mettre en place une gestion autonome de la zone Est: affaire à suivre. Si vous avez de bonnes connaissances dans le domaine des syndics, de la gestion de biens (biens publics): contactez-nous, votre participation serait un atout précieux.

Les activités du club sont le résultat d'une implication d'un bon nombre d'entre vous et je vous en remercie. Je relance mon appel: nous cherchons à renforcer l'équipe chargée du suivi de la maintenance, ainsi que de l'aide ponctuelle pour la communication. Si vous souhaitez vous impliquer: contactez nous, votre support est bienvenu.

Les réinscriptions pour 2016 sont ouvertes, pensez-y.

Le monde est fou, et dans ce monde, continuons à vivre notre passion.

Bons vols à tous, et soyez prudents.

Le Président
Benoît DAMOURETTE

Aéroclub d'Aix Marseille-ACAM
815, Chemin de la Badesse
13290 Aix-Les-Milles

Tel.: 04.42.24.21.70
e-mail: acam@aeroclub-acam.org
Web: www.aeroclub-acam.org

Et notre assistante Laëticia,
du mardi au samedi, de 09:00 à 13:00



Viaduc de Millau dans le brouillard

Photo Fred Sakissian

Dans ce numéro :

Edito	p.2
Découverte Biscarosse	p.3
Expérience Ma formation PPL	p.5
Convivialité & Découverte Rallye aérien ACAM/ANEG	p.7
Sécurité Hiver et Rappels	p.8
Découverte Villefranche de Rouergue	p.9
Infos Club Pergola et VDN	p.11
Bravos et Bienvenue	p.12
Rendez-vous, Evènements....	p.12

CONTACT !

Directeur de la publication :
Benoît DAMOURETTE

Rédaction-Mise en page-Infographie :
Bastien LATGE

Ont collaboré à ce numéro :
Gisèle LALLEMENT, Georges KOUYOUMONT-ZAKIS, Didier REYNAUD, Patrick ELKAN, Laurent FERHI, Jérôme LOUBERE

Edition :
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

Un grand week-end en perspective... 3 jours, de vendredi à dimanche, pour aller faire de l'hydravion à Biscarosse... ce sera forcément bien ! Mais, hélas, les 3 jours se réduisent à 2 pour cause de mauvaise météo pour la journée de dimanche. Le départ est prévu pour vendredi matin et le retour pour samedi soir. L'équipage qui devait nous rejoindre samedi est donc dans l'obligation d'annuler.

Nous voilà tous les 7 au rendez-vous, vendredi matin, 3 dans EH (Frédéric S., Stéphanie N. et Stéphane B.) et 4 dans LL (Patrick B., Georges K., Marielle S. et Gisèle L.).

EH est déjà à la pompe quand LL met son moteur en route, les pleins étant faits. Cependant, un problème nous retarde : la radio ne fonctionne pas correctement (émission constante d'un fort grésillement). Patrick, tournevis en main, essaie de voir ce qui se passe et, ne trouvant pas, appelle le réparateur qui, par chance, est sur le terrain. Ce dernier arrive heureusement rapidement... mais il diagnostique une panne importante. L'avion retourne au hangar... et nous devons hélas annuler notre voyage ! Non, ce n'est pas possible, « le bon dieu des pilotes privés » ne peut pas nous faire ça !

Heureusement, prévenu par téléphone (vive le téléphone portable), EH revient sur le parking pour soutenir notre moral au plus bas... et repousse ainsi son départ, par solidarité.

Et si... et si AS, là, tout seul dans le hangar, était libre ? Non, bien sûr, il ne faut pas rêver...

Et si... et si les pilotes l'ayant réservé acceptaient de renoncer à leurs vols ? On peut toujours essayer. Allez, hop, les téléphones entrent en action (décidément... vive le téléphone portable !) et AS se libère pour les 2 jours... ouf, nous avons eu chaud... le sourire et l'entrain reviennent !

AS se prépare pendant qu'EH s'envole. Environ 1 h après, AS prend à son tour son envol. Marielle est aux commandes et Patrick co-pilote.

C'est bien, tout de même, d'avoir des contrôleurs aériens dans l'avion, ils nous facilitent la tâche. Sortis par AW, nous montons au niveau 65 en direction d'Albi. Que la Camargue est belle... ni trop haut, ni trop bas, et une belle visibilité pour nos yeux émerveillés. A Montpellier, nous quittons la côte et survolons les Cévennes. Que c'est beau vu d'en haut... on ne peut s'en lasser !



Passage vers la Camargue

Voilà Albi et sa Cathédrale, bien visible, qui nous passe à côté. Quand nous nous posons, EH est déjà reparti. Mais cela ne fait rien... nos estomacs criant famine, nous prenons tout de même le temps d'aller déjeuner. Le restaurant « Mc Adam's », à côté de l'aérodrome, nous accueille et nous nous régalons.

Au poste à essence... nous trouvons la jauge métallique d'EH... oh, les distraits !!!



Les Saintes Marie de la Mer

Nous reprenons les airs en direction de Biscarosse, Georges aux commandes et Patrick toujours co-pilote. Le paysage change, la région est plus agricole, nous passons Montauban, Castelsarrasin, Moissac, et nous arrivons dans les Landes. Voilà, le lac de Biscarosse, là, devant nous... Heureusement, Marielle, de sa place arrière, a l'œil... et suit le vol sur la tablette : mais non, ce n'est pas le lac de Biscarosse, ce doit être celui de Cazaux... eh ! Georges et Patrick, la navigation laisse à désirer, là ! Rectification faite, nous nous posons peu de temps après à Biscarosse.

Nous retrouvons l'équipage d'EH à l'aéroclub « Aquitaine Hydravion ». Fred et Stéphanie ont déjà fait un vol et Stéphane est en l'air avec un instructeur... Stéphane C. (encore un Stéphane !). A son retour, c'est Marielle qui part avec le même instructeur, puis vient le tour de Gisèle qui vole avec Fred. Quant à Georges et Patrick, ils feront leur tour d'hydravion demain.

Fatigués mais contents, avec une voiture de location et une petite AX gracieusement mise à notre disposition par l'aéroclub, nous nous rendons au restaurant « Chez Yvette » à Arcachon. Nous nous partageons de grands plateaux de fruits de mer et rejoignons notre logement par le chemin le plus court... il faut dire que, à l'aller, nous avons emprunté une route qui faisait un grand détour... on n'en voyait plus la fin ! Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué !

Et nous voilà au village « Pierre et Vacances » de Biscarosse. Nous récupérons les clés et nous répartissons dans 3 appartements au prix négocié par Fred (profitant de l'accord entre Pierre et Vacances et Aquitaine Hydravions) : 15 € par nuit et par personne... qui dit mieux ! Il est vrai que nous sommes en saison creuse !



Dans les Cévennes

Samedi matin, nous prenons un petit déjeuner copieux (très copieux) dans le « Grand Hôtel de la Plage » en bord de mer à Biscarosse. Georges et Patrick rejoignent ensuite « Aquitaine Hydravion » pendant que les autres vont se promener sur la Dune du Pilat, la dune la plus haute d'Europe. Cela valait vraiment le coup d'œil !

Georges (voir son petit article ci-après) a pu faire son tour d'hydravion normalement, mais Patrick a dû interrompre le sien à cause du clapot qui a augmenté sur le lac ... dommage !

Vers midi, nous nous rejoignons au restaurant « Le Ponton », au bord du lac, et déjeunons en terrasse. La température est encore très agréable et le ciel est bleu. Nous n'avons pas faim tellement le petit déjeuner était copieux, mais il faut bien se restaurer avant le vol du retour.

Arrivés à l'aérodrome, 3 d'entre nous ramènent la voiture de location, les autres étant chargés de préparer les avions. L'heure avance et nous n'avons pas de temps à perdre si nous voulons arriver à Aix avant la nuit.

Mais où sont donc passées les clés d'AS ? Nous les cherchons partout, même dans le local de l'aéroclub (on ne sait jamais, elles ont pu tomber...), mais en vain ! Nous les avons perdues... nous voilà dans la m... ! Nous avons pu entrer dans l'avion après avoir ouvert la fenêtre de droite par la soute (système D) oblige, et nous avons découvert que la clé de contact de l'EH fonctionne sur AS... mais AS ne peut priver EH de sa clé... c'est cornélien !!!

Nos amis enfin de retour, nous constatons que les clés d'AS sont attachées à la sacoche d'EH laquelle était dans le coffre de la voiture... grand soulagement !

Nous pouvons maintenant préparer les avions et faire les pleins... et nous rendons à EH ce qui lui appartient : le jauge métallique (d'ailleurs, nous trouverons par la suite, sur le parking d'Albi, le contenant de la jauge)...

Les équipages sont les mêmes qu'à l'aller. Le retour se fait sans difficulté, avec une escale à Albi pour réajuster les pleins. La lumière commence à diminuer et les nuages qui arrivent laissent deviner le temps qui fera le lendemain, dimanche...

Arrivés aux Milles (avant la nuit), nous faisons les pleins et... devinez ! AS ne veut pas redémarrer. Décidément ! C'est à la main que Patrick et Georges poussent l'avion jusqu'au hangar... c'est sportif l'aviation !

Malgré les péripéties de LL et AS, tout s'est bien passé et c'est heureux et avec plein de souvenirs (comme à chaque voyage), et nous être promis de recommencer car 2 jours ne sont suffisants, que nous rentrons chez nous.

Gisèle LALLEMENT
Photos: Participants



INFO: L'ACAM a souscrit une cotisation aéroclub à Aquitaine Hydravions (valide jusqu'au 31 décembre 2016) qui permet à chaque adhérent de l'ACAM de voler sur les avions d'Aquitaine Hydravions au tarif préférentiel de 190€/h, double commande incluse, au-lieu de 214 euros. Ainsi aucune cotisation individuelle n'est nécessaire.

Complément de Georges K.

J'avais déjà fait de l'hydravion au Québec, dans les Laurentides, en 2012, et j'avais d'ailleurs écrit un article. Mais, là, c'était autre chose, le PA18H, avec les sièges en tandem, et un environnement particulier : l'Etang « de Biscarosse et de Parentis » avec ses plateformes d'extraction de pétrole...

Bien sûr, la technique est la même : Manche au ventre, plein gaz, puis, quand la machine est sur le redan, on la maintient à l'équilibre et on la soulage dès que la vitesse est suffisante. Tour de piste normal, finale, et la voix de la « dame » qui nous signale que le train n'est pas sorti... normal ! Un arrondi et le posé sur l'eau. Les trois premiers tours posés, celui de démonstration et les deux suivants se font sans difficulté. Pour les deux suivants, le clapot a augmenté et la prise de vitesse est plus chaotique.

C'est une expérience agréable qu'il nous faudra recommencer sur une durée plus longue.

Georges KOUYOUMONTZAKIS

En mars 2014, j'ai entamé ma formation de pilote privé au sein de l'ACAM. Pourquoi ? On pourrait dire que c'est un rêve de gosse. Depuis la première fois que mes parents m'ont emmené admirer le ballet des avions à l'aérodrome d'An-nemasse jusqu'à aujourd'hui, je n'ai jamais pu m'empêcher de lever la tête à chaque fois qu'un avion passait en me disant que ça pourrait être moi aux commandes. Alors, non rassasié de mes lectures sur l'aéronautique, de mes nombreuses heures sur Flight Simulator, j'ai décidé de sauter le pas et de devenir pilote.

A mon arrivée au club, je tombe directement sur Fred Sarkissian qui allait devenir mon instructeur et ami. Lui et Stéphanie m'expliquent brièvement le fonctionnement du club, la formation théorique et pratique, ainsi que les possibilités qu'un PPL peut donner.

Quelques formalités administratives plus tard, je suis dans le cockpit du ZG, en route pour mon premier vol. La sensation est étrange, partagée entre l'excitation de voler et l'appréhension de quitter le plancher des vaches. Certes j'avais déjà volé, mais ce vol-ci signe l'entrée dans le vrai monde du pilotage. Tout ce que Fred fait, je devrai savoir le faire. Si je dois être pilote, il faut que je fasse fi des turbulences, que je m'insère dans les conversations radiotéléphoniques sans bafouiller, que je fasse corps avec une machine qui pour l'instant me paraît étrangère. Mais, quel prix dérisoire à payer face à cette sensation de liberté et d'appartenir à ce monde si envoûtant. Après un peu de prise en main et d'accoutumance aux évolutions en trois dimensions, retour en 32 (enfin en 33 encore à l'époque). C'est décidé, je me lance ! L'ascension paraît longue, mais quel est le meilleur moyen de gravir un long escalier ? Et bien marche après marche !

Les vols suivants portent sur la maniabilité, la tenue précise des paramètres (c'est toi qui pilote l'avion, ce n'est pas l'avion qui te pilote !). Les leçons sont ponctuées de cours théoriques selon un principe simple et efficace : au sol, on dit ce que l'on fait, en vol, on fait ce qu'on a dit. Le courant avec Fred passe très bien. Sa méthode d'enseignement est en parfaite adéquation avec ma méthode d'apprentissage. Ainsi, les cours sont efficaces et j'ai le sentiment d'un travail en équipe plutôt qu'un cours à sens unique.

Cette partie de la formation est très plaisante car on a le sentiment de progresser vite. On se heurte aussi à ses angoisses (le décrochage, la panne en campagne, faire la radio tout seul). Pour cette dernière, un collègue PPL m'a donné une bonne technique : « il faut que tu te la pètes ! Parle comme un pilote de ligne ! ». Et bien en effet ça marche ! Si on parle avec assurance, alors l'assurance vient toute seule.

Puis, une grande étape arrive. Après trois tours de piste satisfaisants, Fred sort du RU et m'invite à en refaire deux en solo. Il m'avait déjà averti qu'il comptait me lâcher auparavant donc je ne suis pas trop surpris. Je laisse de côté mes appréhensions en me concentrant au maximum sur ce que j'ai à faire. Tout se passe comme à l'entraînement, j'alterne entre l'horizon et mes pendules dont les aiguilles sont toutes là où elles doivent être. Circuit main droite, passant travers tour, un regard à droite et je réalise que je n'ai plus personne à côté. Je chasse rapidement cette pensée et je me concentre sur la suite. Je passe la prison, je réduis à 1700 rpm pour descendre gentiment. 140 km/h, je suis un peu rapide (mieux vaut ça que l'inverse : l'altitude c'est la sécurité, la vitesse c'est la survie). Je sors mon deuxième cran et je rattrape doucement le plan (je suis un peu haut). Je continue à chercher le sol, tout réduit je lève le nez et j'attends. L'avion touche le sol, un instant de bonheur (j'ai réussi mon premier atterro en solo) puis, je reconfigure l'avion pour un deuxième tour. Le deuxième TDP est moins stressant et je goûte le plaisir de voler seul. Au retour, séance photo, fier comme un coq d'avoir accompli cette étape.



Fred et moi, après mon lâché

La suite de la formation est plus difficile car on aborde la navigation. Cette fois, le terrain de jeu ne se limite plus au tour de piste et au sud de la Ste Victoire. Cette partie de la formation demande à être très méthodique, bien préparer son vol, anticiper le plus possible au sol pour réduire la charge de travail en vol. Finalement, tenir son avion c'est simple, la tenue de cap, la radio, surveiller les paramètres et tenir son log, avec un peu d'entraînement, ça passe. Mais, tout faire en même temps, voilà ce qui est difficile. Les premières navs sont assez déroutantes pour moi car je n'ai pas le sentiment d'avoir maîtrisé les événements. Là encore, l'entraînement et les bons conseils de Fred me permettent d'avancer et de progresser. Le secret d'une bonne nav ? Une carte bien pliée, un trajet bien préparé, un avion et un pilote en forme. Finalement, c'est un peu comme jouer une partition : il faut avoir un temps d'avance sur la mesure à chaque instant et plus on répète, plus on connaît la musique !



Côte Toscane au décollage de Pise (LIRP)

La motivation est le facteur premier dans ce genre de projet. Pour la maintenir, il ne faut pas faire que des exercices. Quoi de mieux pour ça que d'explorer le potentiel d'un PPL. Nous sommes donc partis à Pise, puis plus tard à Courchevel ! La démonstration des possibilités incroyables qu'offre l'aviation est une bonne recette pour garder un moral et une motivation sans faille !

Le samedi 26 septembre s'est déroulé à l'aéroclub Aix Marseille basé sur l'aérodrome des Milles un rallye aérien. Huit équipages se sont affrontés lors d'un vol où la précision et la régularité sont les enjeux de cette épreuve. La France est d'ailleurs championne du monde en titre de la discipline, titre remporté deux fois de suite, et pour l'occasion, les pilotes qui découvraient cette discipline ont eu le privilège d'être conseillés par l'un des deux champions du monde (cette discipline se pratique à deux à bord) en la personne de Julien Cherioux.

La journée s'est déroulée sous un beau soleil et sans vent, vent qui peut compliquer notablement les épreuves. Au terme d'un vol où la concentration a été forte, c'est l'équipage Bouchet/Lecardonnel qui l'a emporté. Souhaitons que cette journée découverte suscite des vocations pour que l'an prochain, plusieurs équipages participent aux compétitions officielles.

Enfin, notons que le Comité Régional Aéronautique PACA (CRA21), également présent, organise chaque année, dans le prolongement du Plan d'Action pour la Relance des Sports Aériens de la FFA, un stage de formation aux outils du Rallye Aérien agrémenté d'un vol de mise en pratique.



Jérôme LOUBERE
Photos: Participants

Le mot de Julien

Invité de l'ACAM en tant qu'ambassadeur du rallye aérien, je suis intervenu au cours de la journée afin de parler de la discipline et de transmettre les règles de bases. J'ai vu des pilotes motivés et curieux de participer à une épreuve de rallye aérien. Déjà au briefing certains concurrents mettaient en place une stratégie pour gagner quelques précieuses secondes... L'esprit de compétition était là mais toujours dans une ambiance conviviale.

Après la réalisation de la navigation, préparée par Jacques Dedieu et Jérôme Loubère, les équipages ont reçu leur feuille de résultats et ont pu voir leur trace GPS sur Google Earth. Certains équipages ont été surpris en voyant leur trace...

J'ai vraiment apprécié les échanges avec les participants au cours de cette journée et tiens à remercier l'ACAM soutenu par l'ETR pour cette belle initiative. Enfin, j'espère retrouver quelques pilotes rencontrés ce samedi au cours de la saison 2016 de rallye aérien.

Julien CHERIOUX

Section « Rallye Aérien » à l'ACAM

Suite à l'organisation de la découverte du rallye en compétition qui s'est déroulée au mois de septembre, nous vous annonçons la création d'une section rallye au sein de l'aéroclub. Cette section vous permettra de vous entraîner, de vous perfectionner, et pour ceux qui voudraient aller plus loin de se lancer dans une première compétition. Elle fonctionnera en libre service avec une bibliothèque de rallyes qui seront mis à disposition. Les pilotes pourront être encadrés et entraînés s'ils le désirent. La section rallye assurera le dépouillement et la publication des résultats. La création de cette section n'en est qu'à ses débuts, manifestez votre intérêt et suivez les news, nous reviendrons vers vous avec les modes opératoires.

Jérôme LOUBERE

1. Météo défavorable : l'Hiver

L'hiver arrive et il y a lieu de faire quelques rappels sur l'utilisation de nos avions en condition de basse température. Le club admet qu'en hiver ($T^{\circ} < 10^{\circ}\text{C}$), du 1er novembre au 31 mars, lors du premier départ de la journée, donc avions froids, il soit déduit 5 mn sur le temps facturé, pour tenir compte du chauffage du moteur avant le début du roulage. Prenez le temps nécessaire et appliquez les procédures recommandées. Aérogest prend en compte cette mesure en cochant la case dédiée en bas de la page d'enregistrement des vols (noter cette information sur le carnet de route).

Conditions de vol : Température et Humidité (T° / Td°)

Lorsque la différence entre la température et le point de rosée est $< 2^{\circ}\text{C}$, il y a risque d'apparition de brouillard en basses couches.

D'une manière générale, garder à l'esprit que les conditions risquent d'être incertaines lorsque : $T^{\circ} - Td^{\circ} < 6^{\circ}\text{C}$.

Humidité + diminution de température = plafond bas et mauvaise visibilité. Particulièrement en régime anticyclonique (Pression atmosphérique élevée)

Soyez vigilant aux heures les plus fraîches de la journée qui sont le matin, ½ heure après le lever du soleil et le soir à la tombée du jour.

Prévol

N'entrez jamais un décollage si les surfaces de l'avion sont recouvertes par de la neige, du givre ou de la glace ! Le verglas est transparent, il est par nature difficile à voir : passer la main sur les surfaces de l'avion à la recherche de toute rugosité.

Mise en route

En cas de température basse ($T^{\circ} \leq 5^{\circ}\text{C}$) vérifier la procédure spécifique de mise en route dans la Check List de votre avion, à la page des « Consignes Particulières ».

Il est conseillé de maintenir la manette de puissance au ralenti pendant la mise en route.

Roulage et Essais moteur

Ne commencer le roulage que lorsque l'aiguille de l'indicateur de température d'huile a décollé de la butée basse.

Avant d'effectuer les essais du moteur, vérifier la température et la pression d'huile.

En vol

Ne pas voler dans les zones où il pleut lorsque la température est proche de zéro. De la glace peut se former :

- sur les ailes et/ou l'hélice et réduire les performances de l'avion (jusqu'à la perte de contrôle),
- sur le pare brise et réduire la visibilité.

Attention : sur une piste en herbe mouillée, les capacités de freinage et d'accélération de l'avion sont considérablement modifiées ! Consulter le manuel de vol avant tout décollage et atterrissage.

NOTA : Lorsque la température est plus faible que la température standard, vous volez à une altitude plus basse que celle indiquée par votre altimètre.

Givrage carburateur

C'est un phénomène dangereux ayant pour effet de générer de la glace à l'intérieur du carburateur empêchant l'arrivée du carburant jusqu'à provoquer l'arrêt du moteur.

Penser à utiliser le réchauffage carburateur.

2. Quelques rappels

- Les DR 400 120 sont assurés pour 3 occupants. Ne pas voler avec 4 personnes à bord, même si il y a des enfants et que la masse maxi décollage n'est pas dépassée.
- Plusieurs pénétrations d'espace de classe "C" ou "D" sans autorisation ont été rapportées. Pour entrer dans un espace contrôlé : nous devons "frapper à la porte" et obtenir l'autorisation.
- Garer correctement les avions dans le hangar, pour ne pas laisser au dernier le déplacement de plusieurs avions et la fermeture des portes.

Bons vols à tous et bonnes fêtes de fin d'année.



NOTA : J'attends avec intérêt vos retours d'expérience.

Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité

Nous ne sommes plus que deux ce dimanche matin pour la sortie-club à Villefranche de Rouergue. Alors que de nombreux équipages s'interrogent sur leur destination au vu du vent annoncé (déjà 35 kts à Avignon), nous décollons sans hésiter par vent calme à Aix en espérant quitter au plus vite la vallée du Rhône pour échapper aux habituelles turbulences.

Première surprise, l'atmosphère est particulièrement stable, y compris au Sud des Alpilles et sans le GPS qui nous indiquait un écart de 30 kts entre la vitesse indiquée et la vitesse sol, nul n'aurait pu imaginer que le Mistral soufflait.

La première partie de la navigation se déroule sous le thème des ponts : Ponts d'Avignon (pont St Bénézet sur lequel on y danse, pont Daladier, pont de l'Europe et pont du TGV), puis l'historique pont du Gard.

Après le survol d'Ales, alors que nous approchons du Mont Aigual, la vitesse diminue et malgré une pression à cabrer sur le manche, nous perdons de l'altitude. Le sol se rapproche et nous comprenons tout de suite qu'il ne s'agit pas d'une situation d'avenir. Après avoir perdu plus de 1000 pieds, 90° à gauche au cap Sud et nous finissons par rencontrer une ascendance qui nous propulse à 8500 pieds. Cette fois, nous sommes fixés : il y a bien du vent ! Sans



Le pont du Gard



Les gorges du Tarn



Le RU à LFCV

une décision rapide de changer de route, les ondes orographiques (voir encadré) auraient pu nous coûter cher.

Nous reprenons notre navigation vers Florac afin de « descendre » les Gorges du Tarn, jusqu'au viaduc de Millau, un autre pont ...

Libérés des effets néfastes du vent, c'est une atmosphère turbulente qui nous accueille en Aveyron, témoins les nombreux petits cumulus, vestiges des brumes matinales. Nous décidons d'aller faire un toucher sur l'aérodrome de Casagnes Béghonés (LFIG). Il s'agit d'un petit aérodrome situé à 2000 ft et doté d'une piste revêtue de 1000 mètres par 20, légèrement montante en 09. Repérage, le vent est variable et calme, nous optons pour le QFU préférentiel. Intégration en vent arrière, finale, malgré les turbulences nous ne « mangeons » pas de piste, la reconfiguration coordonnée est immédiate et le décollage rapide.

Nous poursuivons au final notre navigation vers Villefranche de Rouergue, sa magnifique piste en herbe et son excellent restaurant. Le Saint Exupéry propose des menus copieux à base de produits régionaux (bœuf du pays villefranchois,

canard du Quercy, veau d'Aveyron) et de spécialités de dessert. Compte tenu de son succès, il est d'ailleurs préférable de réserver. Nous prenons la dernière table libre et dégustons feuilleté de gésiers de canard aux champignons, saucisse de veau avec son aligot, fromages de pays, assiette « tout chocolat »...

Compte tenu de l'épisode de Cassagnes, nous décidons, après un bilan carburant, de ne pas avitailler à Villefranche mais à Millau.



Le viaduc de Millau

Après un vol sans histoire jusqu'à Millau, nous ravitaillons pour la dernière étape. Notre navigation nous amène à traverser le secteur planeurs des Cévennes déclassé en G pour la circonstance. Nous n'apercevons malgré tout aucun planeur dans le voisinage du Pic Saint-Loup.

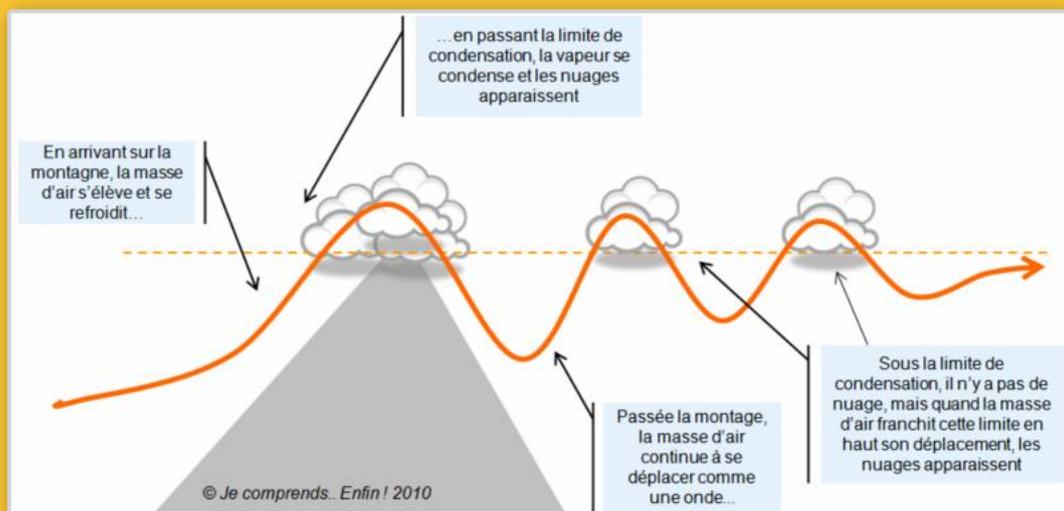
Après un survol de Nîmes Garons, Salon Eyguières et Salon Base, le vol se termine par un atterrissage sans soucis, par vent calme, à Aix.

La journée se termine par un nettoyage en règle du RU, conclusion d'une belle ballade de 2h30 chacun.

Didier REYNAUD
Photos: Didier REYNAUD

Complément sur les ondes orographiques

Une **onde orographique** est une forme d'onde de gravité atmosphérique qui se produit lorsqu'une masse d'air est forcée en altitude par son déplacement au-dessus d'un relief montagneux. Si l'environnement est stable, la masse d'air redescendra du côté aval de l'obstacle et entrera en oscillation autour d'une hauteur égale ou inférieure au sommet de celui-ci. Par contre, si l'air est instable, l'air continuera de s'élever, avec ou sans oscillation. L'onde orographique est aussi connue sous les noms d'« onde de relief » et d'« onde de montagne ».



Contrairement aux pilotes de planeur qui savent exploiter les ondes orographiques et qui vont effectuer des vols hors-norme, les pilotes d'avion à moteur ont souvent une compréhension très parcellaire des **ondes orographiques**. C'est pourquoi l'on considère qu'elles sont un danger pour l'aviation générale et un atout pour les vélivoles.

À titre d'illustration, un avion Piper Malibu s'est écrasé le 9 janvier 2011 dans les *Sangre de Cristo Mountains* (USA) suite à de très violentes descentes. Ainsi, l'aéronef a perdu 1 400 pieds en 19 secondes ce qui fait une vitesse de chute de 22 m/s. Il a ensuite regagné 1 600 pieds en 20 secondes ce qui fait une vitesse ascensionnelle de 24 m/s. Il s'est finalement écrasé dans une forêt à 2 967 mètres d'altitude. Un tel exemple montre qu'un avion à moteur ne peut pas toujours contrecarrer de telles forces de la nature et devrait au contraire les exploiter de la même manière que les planeurs.

En outre, les avions à moteur passant dans une zone d'ondes orographiques voient leur vitesse augmenter dans les zones en ascension et diminuer dans celle en descente ce qui rend le contrôle d'altitude ou de vitesse difficile et peut mener à un décrochage de l'appareil si les variations sont mal compensées.

Lorsqu'ils sont prévus ces phénomènes sont représentés sur les cartes TEMSI par le symbole:



Didier REYNAUD

Pergola remise à neuve !

Certains d'entre vous l'ont peut être déjà remarqué : la pergola du club a été rénovée ! Ce travail, qui a nécessité la dépose puis la reconstruction d'une grande partie de la structure a été réalisée en 3 jours (09,10 et 11 septembre) par Cedric Grisel.



Avant (en haut à gauche), pendant (en bas à gauche), après (à droite)

C'est donc à l'abri du soleil sous une pergola toute neuve que nous allons pouvoir profiter de l'été, autour d'un verre ou d'un barbecue.

Un GRAND merci à Cédric pour son travail qui redonne des couleurs à la terrasse du club.

Bastien LATGE

Vol de Nuit



La première semaine de la campagne 2015 de vols de nuit s'est déroulée du 26 au 30 octobre.

Malgré des prévisions météorologiques pessimistes, le F-GULL, basé à Avignon pour la circonstance, a pu voler tous les soirs de 18 à 21 heures.

Le bilan est très positif : 8 requalifications, (dont 3 instructeurs), 2 reprises de formation, 4 débuts de formation, 65 tours de piste et 2h30 de navigation.

Les **prochaines sessions auront lieu du 16 au 20 novembre et du 7 au 11 décembre.** Laissez-vous tenter par une nouvelle expérience de vol !

Didier REYNAUD

Voyages, Vols & Animations

- **Jusqu'en Mai**: Cours théoriques PPL tous les jeudis de 19h à 21h.
- **09 Janvier** : Galette et kick-off meeting 2016
- **23 Janvier** : Repas traiteur des Icares, nos brevetés 2015 à l'honneur
- **24 Janvier** : Sortie club
- **Janvier** : Il y aura un semaine Vol de Nuit ACAM
- **Février** : Il y aura un semaine Vol de Nuit ACAM
- **Mars** : Il y aura un semaine Vol de Nuit ACAM
- **Mars** : Assemblée générale ACAM
- **Mars** : Assemblée générale CRA PACA
- **01 au 03 Avril** : Assemblée Générale FFA à Bordeaux
- **22 au 24 Avril** : Stage routeur à confirmer
- **29 Avril au 1er Mai** : Championnat régional de rallye à Valence

Et toujours...

Sauf mention contraire spécifique, toutes les **inscriptions aux activités du club** sont à faire auprès du Laëtitia ou de Stéphanie NAUDAN : stephanienaudan@yahoo.fr

Pour les infos en temps réel:

- Notre page FACEBOOK
- et le site Web (www.aeroclub-acam.org)

Pour le suivi des annonces et les bulletins:

- ACAM-Infos dans vos boites électroniques
- Aerogest résa (messages courts)

Pour les articles « Contact ! »:

- Bastien LATGE (bastien@latge.net)

Bravos... et... Bienvenue

Il ont obtenu le PPL :

BENEZRA WUNDERLICH Silke 16/11/2015 BNJ

Il ont obtenu le BB :

CECCALDI Christian 15/07/2015 ELK
 DAMOURETTE Thomas 15/08/2015 LSE
 DAMOURETTE Alexandre 24/08/2015 LSE

Ils ont été lâchés :

LAFAILLE Thierry 17/06/2015 ELK
 FERRARIS Mathieu 17/10/2015 RBE
 BERNINET Stéphane 08/11/2015 IAN
 COLLARD Thomas 14/11/2015 RBE
 BREHON Grégoire 18/06/2015 IAN
 MORHAIN Jean-François 02/06/2015 BNK
 BOMMIER Jean-Philippe 05/05/2015 RIP
 MESSAGE Thomas 22/04/2015 GCA

Félicitations !

Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :

SOL DURIO	Xavier	EP	BINAN	Nicolas	EP
PIOT	Hugues	P	GUTIERREZ	Flora	EP
CHABERT	Hervé	P	MBODWAM	Emmanuel	EP
LACARCEL	Stéphane	P	PAUL	Laurent	P
OLPHE G.	Pauline	EP	HEINFLING	Malo	EP
DOUILLON	Patrick	EP	FAURE	Alexandre	P

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	Aout	Sept.	Oct.	Trim.	2015	Avions	Aout	Sept.	Oct.	Trim.	2015
ACAM						ANEG					
RU	80:10	75:51	60:41	216:42	615:36	AS	26:30	53:24	42:24	122:18	335:19
ZG	77:42	61:53	67:22	206:57	554:01	BD	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00
LL	69:54	37:50	29:55	137:39	377:36	ZY	24:48	11:06	7:42	43:36	168:45
EH	35:56	25:23	33:55	95:13	293:45	NN	8:07	15:56	18:10	42:13	127:45
AM	21:51	28:53	22:32	73:26	258:51	Total 2	59:25	80:26	68:16	208:17	631:49
Total 1	285:33	229:50	214:25	729:48	2099:49	Total Général					
							Aout	Sept.	Oct.	Trim.	2015
							344:58	310:16	282:41	937:55	2731:38