

# Contact !

N° 86 janvier - février - mars 2017



**Aéro Club Aix Marseille**

*Donnez-vous des ailes...*



# Edito

Bonjour à tous, et bienvenue à nos nouveaux membres,

2017, une année qui commence bien pour notre activité avec un très bon mois de janvier. Voler en hiver présente aussi son intérêt, l'air frais porte mieux !

En ce début d'année, nous nous souvenons encore de la belle soirée châtaignes, le premier samedi de Novembre de la galette avec le lancement des activités de l'année, et de la soirée des Icare qui mit à l'honneur nos diplômés de l'année, accompagné d'une bonne choucroute : notre traiteur nous a bien régalingés.

Côté formation, le simulateur est opérationnel, adopté par notre chef pilote qui s'investit pour définir son utilisation en formation et en maintien de compétences.

La section rallye a commencé ses entraînements avec le support de l'ancien entraîneur de l'équipe de France (championne du monde !).

Les Hiboux continuent leur saison de vols de nuits, destination Biarritz pour leur prochain voyage.

Les voyages et les sorties club à la journée sont autant d'occasions de se retrouver, et de voler ensemble, avec de bons conseils dans ce contact sur le 'crew concept'.

En cours de préparation :

- une section montagne avec vols à destination d'altiports à bord de notre Piper écologique, à fort taux de compression, classé Calypso Type A (le plus silencieux).
- Une reprise des formations à l'anglais, ouvrant vers le voyage hors de nos frontières.

Pour notre flotte, avoir de beaux avions est essentiel, aussi continuez à en prendre soin.

Une rénovation complète à eu lieu en 2016 avec le soutien du conseil Départemental, ainsi que le remplacement de trois moteurs à neufs : l'équipe de maintenance nous fait du très bon boulot.

Un point pour nous tous: le signalement. C'est le cœur de notre comportement aéronautique. Vous êtes pilote ou élève pilote : signalez les dysfonctionnements, y compris ceux résultants de vos erreurs, par exemple lors du mouvement des avions au sol.

Respectez aussi vos créneaux de vol, signalez vos annulations, et n'oubliez pas dans l'application des check-list: nettoyage des avions à l'issue des vols, pour avoir un avion propre au suivant

Pour notre terrain LFMA, l'appel d'offres est en cours, et nous serons fixés sur le prochain exploitant dans les quelques mois qui viennent. Une petite équipe suit ce dossier de très près.

Un club fonctionne avec ces bénévoles, votre support est le bienvenu. Vous voulez rejoindre le conseil d'administration, l'équipe informatique, l'équipe de communication, l'équipe du simulateur, l'équipe de formation ou les enseignants du BIA qui interviennent en collèges et lycées, n'hésitez plus: contactez nous.

L'optimisme est bien présent pour notre activité pour cette année 2017, alors, faites vous plaisir, et à tous, de bons vols.

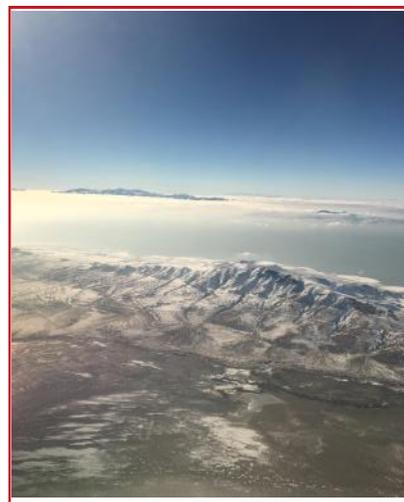
*Le Président*  
**Benoît DAMOURETTE**

## **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](mailto:acam@aeroclub-acam.org)  
Web: [www.aeroclub-acam.org](http://www.aeroclub-acam.org)

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



*Atterrissage à Salt Lake City (Etats-unis)*

*Photo Bastien LATGE*

## **Dans ce numéro :**

<b>Edito</b>	<b>p.2</b>
<b>Témoignage</b> <i>Une belle histoire de l'oncle Paul</i>	<b>P.3</b>
<b>Témoignage</b> <i>Expérience Aéro</i>	<b>P.4</b>
<b>Formation</b> <i>Become an International Pilote!</i>	<b>p.5</b>
<b>Info Club</b> <i>Les vols à l'ACAM</i>	<b>p.7</b>
<b>Sécurité</b> <i>Check-lists, vol à plusieurs et NCO</i>	<b>p.8</b>
<b>Sécurité</b> <i>Survol maritime</i>	<b>P.9</b>
<b>Réglementation</b> <i>Prorogation SEP</i>	<b>p.11</b>
<b>Infos Club</b> <i>Bravos et Bienvenue</i>	<b>p.12</b>
<i>Rendez-vous, Evènements....</i>	<b>p.12</b>

## **CONTACT !**

**Directeur de la publication :**  
Benoît DAMOURETTE

**Rédaction-Mise en page-Infographie :**  
Bastien LATGE

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Patrick ELKAN, Silke BENEZRA, Laurent FERHI, Rémi PATRON, Patrick BOURCHET, Françoise BERTRAND, Françoise DAMOURETTE

**Edition :**  
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

Une belle journée d'arrière-saison en Provence. Sur les Alpes de Haute Provence, un gros orage s'est développé depuis le début d'après-midi. Des Milles, on le voit au-delà de la Sainte Victoire.

L'élève a prévu un vol d'entraînement pour se préparer au test qui clôturera sa formation de pilote privé. Avec son instructeur, ils iront faire quelques tours de piste sur à Salon Eyguières, profiter de la petite bande de goudron sur un aérodrome moins familier.

Pas d'alerte particulière à la météo; les pilotes ont bien vu l'orage au loin, mais il semble stationnaire. Ils décident de partir, en surveillant l'évolution de manière à rentrer si la situation tendait à se dégrader, mais ça ne semble pas être vraiment le cas. Toutefois, par précaution et surtout pour mettre l'élève en situation, l'instructeur évoque la possibilité d'un déroutement si la météo se dégradait et demande à l'élève de réfléchir à gérer cette éventualité si elle se présentait.

L'élève retient deux terrains voisins : Avignon-Caumont qu'il connaît bien et Marseille-Provence, pas vraiment prévu pour les avions légers, mais bien desservi par les transports en commun.

Après quelques tours de piste sans souci à Eyguières, l'objectif de la séance d'entraînement est atteint et ils décident de rentrer. Sur le retour, ils entrent en contact avec Provence Information :

« Provence Info bonjour, ici Fox Roméo Uniform, un DR400 à destination d'Aix les Milles, nous souhaitons un transit 2500 ft »

« Bonjour Fox Roméo Uniform, transpondeur 7051, vous êtes autorisé pour un transit direct sur les Milles à 2500 ft, QNH 10022 »

Au loin, l'orage des Alpes semble se rapprocher et nos deux pilotes sont contents d'obtenir une route directe. Ils surveillent la masse gris sombre qui déborde maintenant de l'horizon. L'hypothèse d'un déroutement est de nouveau évoquée, si l'orage se rapprochait trop des Milles, de manière à le laisser passer. Compte tenu de la masse orageuse qui semble se diriger plus vers le sud que vers l'ouest, l'élève choisit comme déroutement potentiel Avignon, qu'en plus il connaît bien.

Quelques instants, plus tard, spontanément, Provence info appelle :

« Fox Roméo Uniform, je suis en contact avec Aix, l'orage se rapproche de leur terrain et ils vous autoriseront pour une arrivée directe en 14 car l'Est du terrain va devenir impraticable »

« Merci Provence »

C'est sacrément rassurant de savoir que le contrôle prend spontanément soin de l'équipage et leur facilite les choses.

Les pilotes préparent une arrivée directe en longue finale, mais Provence rappelle :

« Fox Roméo Uniform, l'orage se rapproche maintenant très vite d'Aix et la tour d'Aix signale que l'extrémité Est est déjà sous des fortes précipitations »

Nos deux pilotes, se concertent rapidement et répondent :

« Merci Provence, nous nous dérouterons vers Avignon dès à présent »

Et ils font route vers ce terrain, route qui a l'avantage de les éloigner au maximum de l'orage. Celui-ci semble d'ailleurs s'étendre de plus en plus, soit qu'il soit plus près, soit qu'il grossisse rapidement.

Arrivés à Avignon vingt minutes plus tard, l'avion est garé devant l'aéro-club vaclusien. La tour d'Avignon demande les intentions et l'équipage propose de repartir quand l'orage aura disparu ou se sera éloigné de leur trajectoire.

Le soleil se couche à 19h, il faut bien 30 minutes pour aller d'Avignon à Aix, plus le temps de mettre en route. La décision est prise de décider un retour vers 18h30, au plus tard vers 18h40.

L'aéroclub du Vaucluse propose spontanément une place dans son hangar, le temps que l'orage passe s'il arrive jusqu'à Avignon, ou même pour la nuit en cas de besoin. Une série d'appels téléphoniques avec le club d'Aix montre que l'orage qui s'est abattu sur Aix est très violent, et ne semble pas faiblir. Vers 18h, il semble bien que le retour ne sera pas possible ce soir-là.

Et l'équipage se décide à appeler l'assistance de la FFA. Mais les numéros sont restés dans l'avion sur le parking. Une jeune élève pilote, propose spontanément son téléphone pour faciliter les appels.

L'assistance de la FFA répond présent, mais propose soit un hôtel sur place pour la nuit, soit un retour compliqué par TGV, la gare étant de l'autre côté de la ville. L'équipage propose à l'assistance de louer une voiture à l'aérogare, qui accepte cette solution. Malheureusement, en cette saison, les comptoirs de location de voiture de l'aéroport d'Avignon sont vides...

Un pilote de l'aéroclub vaclusien, qui voit bien que l'équipage d'Aix galère pour trouver une solution pour rentrer, vient leur proposer de leur prêter une voiture pour la nuit. Ils n'auront qu'à la prendre pour rentrer chez eux, et la ramener le lendemain matin à l'aéroport d'Avignon. Le sympathique pilote téléphone chez lui et sa femme et sa fille amènent une magnifique C4 Picasso, avec le plein fait. L'équipage d'Aix est abasourdi de tant de gentillesse, et soulagé de pouvoir rentrer à la maison. Il fait déjà bien nuit quand ils arrivent à Aix.

Le lendemain, comme convenu avec le pilote de l'aéroclub vaclusien, ils sont de retour à l'ouverture de l'aéroclub, laissent la voiture sur le parking, les clés à la secrétaire de l'aéroclub, puis font un retour sans problème sur Aix.

Un déroutement, qui a mis en exergue la très grande solidarité de tous les gens de l'Air.

Bravo et merci encore

RP

La semaine dernière, Benoît m'a demandé de prendre contact avec Bastien pour faire un article sur mon expérience aéronautique. J'ai été un peu surprise, mais finalement, pourquoi pas.

Par où commencer ?

Cela faisait longtemps que j'avais envie d'apprendre à voler. Je pense même que c'est quelque chose dont j'ai rêvé depuis mon enfance.

Pour mes 40 ans (et oui, on vieillit tous) mon mari a eu la bonne idée de mettre en place une cagnotte pour collecter l'argent nécessaire pour commencer. Du coup, je remercie tous mes amis et ma famille qui depuis ce moment ont participé à ma passion financièrement.

Comme je ne savais pas du tout comment m'y prendre, j'ai fait un tour par l'aérodrome d'Aix et j'ai eu la chance de tomber sur Laetitia à l'ACAM. Elle a été très gentille et à pris le temps de m'expliquer beaucoup de choses sur le fonctionnement du club.

Ensuite je me suis lancé théoriquement et j'ai acheté la mallette avec le manuel du pilote d'avion. Je n'ai débuté ma formation pratique qu'un an après avec Mr Raymond Ripert. Cela peut sembler bizarre, mais j'appartiens à ceux qui doivent avoir les choses bien en place, clairement, dans leur tête avant de se lancer dans la pratique. J'ai donc commencé par apprendre le manuel entièrement.

Raymond Ripert m'a enseigné à me détacher des instruments, sur lesquels je faisais une fixation au début (je pense que je n'ai d'ailleurs eu aucune difficulté de voler sans vue, avec les fameuses lunettes - à mes instructeurs de confirmer ou pas). Je l'entends encore me dire que cela se passe dehors. Il m'a aussi enseigné sa manière de procéder très méthodique et toujours selon le même schéma.

Quand Mr Ripert a été obligé d'arrêter d'enseigner, j'ai eu la chance de finir ma formation avec Jean Benard. Son approche a été très différente, mais tout aussi méthodique. C'est avec lui aussi que je continue à préparer certains vols et à voler (comme pour le lâcher sur le F-GULL). Merci à Jean pour sa disponibilité et pour les réponses à mes questions et à mes doutes.

Pour préparer les QCM du PPL j'ai passé pas mal de temps sur le site de Gligli qui prépare assez bien à ce type d'examen.

J'adore voler. Cela correspond, à mon avis, à un esprit très « carré » et très libre à la fois. J'ai même envisagé d'en faire mon métier, mais après un vol longue durée que j'ai eu la chance de faire avec les pilotes professionnels, je me suis vite rendu compte que le pilote de ligne actuel est principalement un « gestionnaire de carburant »... Du coup, je préfère continuer comme pilote privé, peut-être passer un CPL et la qualif IR et, pourquoi pas, faire de la voltige (bien que cela fasse peur à mes proches). Je suis aussi en train de voler sur le AS (jusqu'à maintenant, je me focalisais sur les Robins).

Dernièrement, j'ai fait mes premiers vols de nuit. C'est très différent des vols de jour, mais finalement pas plus difficile, à mon avis. On vole sur des chemins prédéfinis et on suit ses instruments. La vue de nuit est très belle, même si je n'ai pas eu de lune (c'était la nouvelle lune).

Silke BENEZRA



### Manque de Carburant

Vous l'avez déjà lu à de nombreuses reprises, tant dans ces colonnes que sur le site Aérogest résa : notre club ne vit que grâce à ses adhérents bénévoles. Il en est de même pour le magazine Contact !, qui, vous l'aurez constaté sort de plus en plus tardivement, voire même, à trois éditions par an au lieu de 4.

En plus de mon activité professionnelle qui s'est accélérée (avec beaucoup de voyages aux 4 coins du monde), et qui ne me permet pas de me libérer autant que je le souhaiterais, le magazine manque cruellement de contributeurs.

Toute expérience est intéressante et mérite d'être partagée : vos vols, vos découvertes, vos restaurants, vos surprises et vos déboires sont autant d'informations qui intéressent les autres pilotes de l'ACAM.



Ecrire un article ne prends que quelques minutes, quelques heures tout au plus. Je me propose même de vous aider si cela est nécessaire. Alors, envoyez moi vos contributions à [bastien@latge.net](mailto:bastien@latge.net) ou [acam@aeroclub-acam.org](mailto:acam@aeroclub-acam.org).

Une chose est sûre : **Contact ! ne peut pas continuer sans vous.**

Bastien LATGE

La FCL.055 (qui remplace l'ancienne FCL1.028) est le sésame qui peut vous donner l'accès à tous les terrains OACI dont la radiophonie se fait en langue anglaise.

Étant donnée notre situation géographique privilégiée, cette compétence permet d'accéder à de nombreux terrains en Espagne ou en Italie qui sont situés à moins de 2h de vol de LFMA en avion de voyage. La suite de cet article se base sur ma propre expérience lors de mon examen passé en octobre dernier, sur les instructions données par les examinateurs avant les épreuves, ainsi que sur les informations générales que l'on trouve sur internet.



Cet examen se déroule en 2 parties :

- Une épreuve d'expression (divisée en deux sous-parties : un vol fictif et une situation inhabituelle),
- Une épreuve de compréhension.

Chaque partie est notée sur 20 et le résultat final correspond à la **note minimale obtenue entre ces deux parties** et donne accès à un niveau de la manière suivante :

- Note minimale des deux épreuves inférieure à 10 : niveau entre 1 et 3 (éliminatoire)
- Note minimale des deux épreuves comprise entre 10 et 13 : niveau 4 (valable 4 ans)
- Note minimale des deux épreuves comprise entre 14 et 17 : niveau 5 (valable 6 ans)
- Note minimale des deux épreuves comprise entre 18 et 20 : niveau 6 (valable à vie)

### Déroulement de l'examen

L'examen se fait en salle avec plusieurs candidats (nous étions 4 lors de ma session). Chaque candidat dispose d'un casque et d'un bouton "push to talk" (la qualité sonore est bonne et le matériel est testé au début de l'examen). Ainsi, le candidat représente un pilote et l'examineur représente le contrôleur aérien. Vous disposez également d'un brouillon qui sera votre meilleur ami lors de cet examen.

### Le vol fictif

Dans cette épreuve, on vous donnera un scénario à préparer qui amènera à plusieurs échanges radio avec l'examineur. Il y a 3 ou 4 échanges à réaliser et chaque candidat passe 1 échange à tour de rôle. Voici un exemple de scénario dans l'esprit de l'examen :

- Vous êtes le F-ABCD, un C172, au parking aviation générale de LFMV pour un vol vers LFTW. Vous demandez la mise en route et le dernier ATIS car la fréquence est brouillée.
- Une fois la mise en route effectuée, vous demanderez à rouler au point d'arrêt C et à remonter la piste.
- Une fois aligné, vous demanderez l'autorisation de décoller et la possibilité de virer directement par la gauche pour le point SW car vous êtes pressés.

Chaque échange radio se fera à votre initiative et le contrôleur vous donnera une réponse qu'il vous faudra collationner entièrement. La grande différence avec un échange radio réel réside dans le fait que vous devrez **tout** collationner (la météo, les informations ATIS, le vent, les QNH/QFE et toute information annexe qu'on vous donnera). Ainsi, à la phrase :

*"F-CD, hold short of Bravo and give-way to a Cirrus taxiing in right of you".*

Votre collationnement pourra être le suivant :

*"Hold short of Bravo and will give-way to the Cirrus taxiing on my right, F-CD".*

Ne répondez donc pas simplement "Roger". Si certaines informations ne sont pas collationnées, l'examineur vous les répétera jusqu'à ce que vous les collationniez.

Dans cette partie, le brouillon est extrêmement utile car vous aurez la possibilité de noter le vocabulaire spécifique nécessaire à vos communications ainsi qu'à noter toutes les informations que l'examineur vous donnera pour collationnement (n'hésitez donc pas à gratter du papier). Faire répéter de temps à autre une phrase ou une information que vous avez manquée ne vous sera pas reproché. Comme dans la réalité, mieux vaut s'assurer que l'on a bien compris l'information plutôt que de collationner une information erronée (principe de sécurité). Par contre, si vous faites répéter toutes les phrases deux fois, votre note s'en ressentira.

L'entraînement pour ce type d'épreuve est d'imaginer un scénario classique VFR et de le simuler avec une autre personne qui fera office de contrôleur aérien. Le vocabulaire nécessaire est celui que vous utilisez pour tout vol en français (maintenez : *hold short*, remonter la piste : *to backtrack runway*, rouler au parking : *to taxi to the apron*, autorisé au touché : *cleared for touch and go...*).

Il y a quelques exemples sur internet :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-FCL-1-028,10267.html>

[http://www.niveau-oaci.fr/vol\\_fictif\\_ifr.php](http://www.niveau-oaci.fr/vol_fictif_ifr.php) (seul l'énoncé est gratuit, il vous faudra vous abonner pour la correction).



## La situation inhabituelle

Pour cette partie, on vous donnera également un petit scénario que vous devrez expliquer le plus précisément possible et avec le vocabulaire approprié. La situation inhabituelle peut être une panne, un déroutement, une situation météo, un incident, une urgence médicale etc... Voici un exemple de situation inhabituelle dans l'esprit de l'examen avec une traduction possible:

Vous étiez en longue finale et autorisé à atterrir sur la piste 31L lorsque vous avez remarqué que l'appareil précédent était un A320 au décollage. Afin d'éviter la turbulence de sillage vous avez demandé à faire un 360° de retardement. L'appareil suivant étant trop proche de vous, la tour vous a demandé de remettre les gaz.

*I was on long final and cleared to land on runway 31L when I noticed that the previous aircraft was an A320 taking-off. In order to avoid wake turbulence, I requested to perform a three-sixty for spacing. The next aircraft being too close, the tower requested me to go around.*

Une fois que vous aurez énoncé la situation, l'examineur engagera un dialogue avec vous (est-ce que cela vous est déjà arrivé ?, comment auriez-vous réagi ? etc...). Là, il ne faut pas hésiter à parler (ne répondez pas simplement "yes", "maybe" ou "I don't know"). Le but de cette épreuve est d'évaluer votre aisance pour discuter, votre vocabulaire et vos tournures de phrase. Si vous n'êtes pas ami avec la langue de Shakespeare, faites des phrases simples et concises. Évitez de vous lancer dans une longue tirade sans savoir où aller, au risque de buter sur un mot ou une expression et de laisser un silence gênant. Si vous ne connaissez pas le mot, périphrasez :

Si vous n'avez pas le vocabulaire "J'ai besoin d'assistance au sol" ("*I need ground handling*"), périphrasez : "*I need help to taxi*".

Beaucoup de lexiques de vocabulaire sont disponibles sur internet. Personnellement, je trouve celui-ci complet et bien fait : <http://www.actissandier.com/Membres/Dictionnaire%20JpRAeroDic.pdf>

Sur le site "niveau OACI" vous trouverez également des exemples de phrases d'urgences (là encore, seul l'énoncé est gratuit, il vous faudra vous abonner pour la correction): [http://www.niveau-oaci.fr/phrases\\_urgences.php](http://www.niveau-oaci.fr/phrases_urgences.php)

La notation sur 20 de ces deux épreuves dépendra de votre prononciation, de la structure des phrases, du vocabulaire utilisé, de votre aisance, de la compréhension et de l'interaction avec l'examineur. La grille officielle d'évaluation des niveaux est sur le lien suivant : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/grilleNotation\\_AESA.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/grilleNotation_AESA.pdf)

Les prérequis pour passer avec succès cette épreuve sont :

- Avoir un niveau d'anglais à minima opérationnel (comprendre et se faire comprendre). Votre aisance sur les points ci-dessus détermineront votre niveau.

- Savoir faire la radio dans les règles de l'art. En effet, vous devrez utiliser la phraséologie classique pour discuter. Un petit manuel de phraséologie peut s'avérer utile. Vous avez entre autres, le "Guide de phraséologie du pilote VFR" aux éditions Cepadues ainsi que le manuel suivant gratuit sur internet :

[http://www.vatfrance.org/documents/pdf/tutoriels/Manuel\\_de\\_PhraséologieVFR.pdf](http://www.vatfrance.org/documents/pdf/tutoriels/Manuel_de_PhraséologieVFR.pdf)

## L'épreuve de compréhension

Voici la bête noire des candidats. Il s'agit d'une suite de phrases comportant des trous qu'il va falloir remplir en écoutant une bande enregistrée diffusée dans votre casque. Il y a une dizaine de phrases généralement suivies d'une écoute d'ATIS. Chaque phrase ainsi que l'ATIS est répétée deux fois. La qualité sonore des enregistrements est représentative de ce qu'on entend en vrai à la radio (et pour cause, car il s'agit d'enregistrements réels). Ces bandes proviennent souvent des îles anglo-normandes (sauf pour l'ATIS qui peut venir de n'importe où : Düsseldorf lors de mon examen), attendez-vous donc à de l'accent bien anglais. Beaucoup de personnes ayant passé ce test parlent de la difficulté liée à la qualité sonore de la bande qui donne à cette épreuve un caractère aléatoire. Mais c'est aussi ça que l'on cherche à tester : votre capacité à écouter et comprendre une instruction en l'air à la radio avec sa qualité inhérente. Dites-vous également que lors de l'examen, vous serez dans une salle fermée, sans le bruit du moteur, sans devoir vous concentrer également sur votre pilotage et que chaque phrase vous sera répétée deux fois.

Selon moi, la bonne méthode consiste à lire une première fois la phrase pour repérer le contexte, ce qui vous donnera un indice sur le mot ou l'expression manquante.

Exemple :

CTL : FGSZB, Jersey Tower, report final 09, surface wind.....

On se doute que l'on va avoir une direction et une vitesse. Dans cet exemple, vous aurez à comprendre "*one three zero degrees, eight knots*". Si vous n'avez pas toute la phrase du premier coup, écrivez ce que vous avez compris et utilisez la deuxième écoute pour compléter ce qui manque.

Vous pouvez utiliser des abréviations tant que celles-ci sont reconnues par l'OACI. Ainsi, la phrase ci-dessus sera écrite "*130° / 08 kts*". N'utilisez pas des abréviations personnelles comme *A/C* pour *aircraft* par exemple.

Notez que certaines questions sont notées sur 2 points. Si vous avez la phrase exacte vous aurez les 2 points, si vous avez tous les éléments mais que la tournure n'est pas identique, vous pourrez tout de même avoir 1 point. Si le sens est déformé ou que l'information est incomplète, vous n'aurez pas de point.

L'écoute de l'ATIS comporte environ 6 trous à compléter. Vu que ça va assez vite et que vous n'aurez pas le temps d'écrire toutes vos réponses tout en écoutant la suite, les deux écoutes sont indispensables. Vous trouverez à priori la moitié des mots à la première écoute et l'autre moitié à la deuxième.

Pour vous entraîner, pas de secret, il faut en faire un maximum. Les meilleurs supports selon moi restent les textes à trous d'Info Pilote dont les bandes sont sur : <http://anglais-pour-voler.com/in-english-please/> (surtout les numéros de Juin 2011, Septembre et Novembre 2013 Juin 2014, Juillet 2015 et Février 2016 qui sont des révisions à l'examen VFR

ainsi que des ATIS). Les anciens numéros sont pour la plupart disponibles au club.

Vous pouvez également trouver des exemples de bandes sur : [http://niveau-oaci.fr/ecoute\\_de\\_bandes.php](http://niveau-oaci.fr/ecoute_de_bandes.php) (sujet et écoute gratuits, correction payante).

Autre bon moyen de s'entraîner, le site <http://www.liveatc.net/> où vous aurez la possibilité de télécharger gratuitement les conversations radios dans des aéroports US des jours précédents 30 min par 30 min (je vous conseille la TWR et le sol de l'aéroport JFK). Par contre, c'est de l'IFR, ce sera donc bien plus difficile à comprendre que le VFR qui comporte beaucoup moins de vocabulaire.

Sinon, vous avez quelques livres dont le "Manuel d'anglais du pilote privé" qui comporte 6 CD dont 2 vols réels d'une heure entre Wycombe et Bournemouth avec toutes les conversations radios et les commentaires du pilote (très utile pour vous imprégner de l'accent "so British" et des tournures de phrases).

Enfin, il existe un grand nombre de vidéos sur internet d'équipages ayant filmé leur vol dans les îles anglo-normandes ou ailleurs en UK avec toutes les conversations radio. Par exemple : [https://www.youtube.com/watch?v=fq\\_WckgtWJA](https://www.youtube.com/watch?v=fq_WckgtWJA)

De manière pratique, toutes les informations pour s'inscrire à cet examen sont sur :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Présentation-FCL-055.html>

Vous y trouverez les modalités d'inscription (via le site OCEANE), le calendrier des épreuves ainsi que les détails sur l'évaluation et des exemples de sujet). L'inscription est au tarif de 75 euros et le centre d'examen de Marseille est à LFML au bureau des licences derrière le parking P10.

J'espère que ce résumé aidera au mieux ceux qui veulent se lancer dans cette petite aventure et motivera les autres à tenter l'expérience. Plus nous serons nombreux à posséder cette qualification, plus nous pourrons faire des sorties clubs à l'étranger.

Laurent FERHI

## Info Club

## Les vols à l'ACAM

Comment avons-nous utilisé nos avions en 2016 ?

Les pilotes brevetés ont effectués :

- 1100 heures sur les 4 avions de « voyage » quadriplaces, soit le Régent, le Piper Archer, le Cessna 172 et le Piper Cadet / Centurion.
- 1100 heures également sur les avions d'« école », biplaces – PS28 et Cessna 150 – et triplace - les deux Dauphins -.
- Les élèves ont utilisé les avions d'école pendant 800 heures.

Quelques réflexions à partir de ces chiffres : notre club a été en 2016 dans un bel équilibre entre l'utilisation des avions en école de pilotage (environ un quart de l'activité) et l'utilisation des avions comme des avions privés, utilisés pour voler pour le plaisir, promener ses amis en Provence et quelques fois, loin en France ou très loin à l'étranger.

Il faut toutefois ne pas oublier les heures d'instruction qui sont faites par les pilotes brevetés : cela représente 450 heures sur leurs 2200 heures mentionnées plus haut. Pour 200 pilotes, c'est plus de 2 heures par an, ce qui rappelle que le PPL n'est pas un point final à l'acquisition de compétence d'un pilote.

Ces huit avions nous permettraient d'effectuer sans problème mille heures de plus par an. Il faudrait, dans ce cas, respecter les créneaux de réservation, faire voler l'avion quand on l'a réservé (seule la météo devrait conduire à annuler un vol le jour même). Il y a eu un peu de laisser aller sur ces deux aspects en 2016.

Je demande à tous de faire un effort. Cela passe aussi par la (re)lecture du règlement intérieur. Ce dernier prévoit entre autre une participation financière correspondante à quinze minutes de vol de l'avion réservé, lorsqu'il n'y a pas eu d'annulation 24h avant un vol non effectué. A méditer...

Tous ces petits manquements (avion laissé dehors, pleins en carburant non faits, avion pas nettoyés, carnet de vol non tenu ou mal tenu), au-delà de la perte d'heures de vol, rendent moins agréable (voire désagréable) la vie des adhérents. Bien que la philosophie de « sanctions financières » ne soit jamais la meilleure, il existe de nombreuses solutions dans ce domaine pour endiguer les mauvaises pratiques. Par exemple : 15€ pour tous manquements. Les sommes ainsi collectées seraient bien sûr réutilisées pour améliorer la vie du club (distribuée aux élèves-pilotes aux bénéficiaires des Icares sous forme de bourse...). On peut aussi envisager des mesures moins coercitives. Par exemple : le 1er janvier, chaque adhérent se voit attribué avec sa cotisation annuelle trois heures de simulateur gratuites, chaque manquement au règlement intérieur l'année précédente entraînera une soustraction de 15 minutes.

A bon entendre...

Patrick BOURCHET  
Chef Pilote

**Note - rappel de méthode de fonctionnement :** vous pouvez réserver pour les 6 semaines qui suivent. Si vous avez besoin de réservation plus lointaine que ce soit pour 2 heures ou plus, il suffit de demander à Laëtitia, Frédéric Sarkissian ou le chef-pilote.

### 1. Mise à jour des Check-lists

Il y a, régulièrement, des mises à jour des C/L de nos avions. Celles-ci sont téléchargeables sur le site de l'ACAM.

**Rappel :** Rendez vous sur le site du club ([www.aeroclub-acam.fr](http://www.aeroclub-acam.fr)), section « Membres ». Après vous être identifiés « Connection (Pour les membres) », visitez la section « téléchargement », puis « Flotte » et enfin « Checklist ».

Vérifier la version et la date sur la page de garde. Si votre document personnel ne correspond pas à cette référence, imprimer les pages les plus récentes pour avoir un document à jour.

A noter que la dernière mise à jour concerne, en particulier **les procédures de secours**.



En effet, certaines procédures de secours nécessitent des actions immédiates pour tenter de mettre fin à une situation d'urgence. **Ces actions sont donc à connaître de mémoire.**

En conséquence, ces actions "urgentes" qu'il faut savoir "par cœur" ont été surlignées en jaune dans les procédures concernées.

**Exemple :** FEU EN VOL (DR400-120) : Les 4 premiers items doivent permettre d'arrêter l'incendie et sont à effectuer rapidement, pas le temps de sortir la CheckList, trouver la bonne page, et lire la procédure. En revanche après avoir fait les actions URGENTES il faut lire toute la procédure, pour vérifier que ce qui a été fait de mémoire est correct, et finir les différents items de la procédure.

En résumé :

- Mettez vos Check-lists à jour.
- Etudiez les régulièrement, surtout si vous ne volez pas souvent.
- Relisez les pages : Aide Mémoire et les Consignes Complémentaires d'utilisation (ex: mise en route par temps froid ou très froid !!)

### 2. Vols à plusieurs pilotes



Les vols "à frais partagés" sont autorisés par la réglementation. Attention le **co-avionnage** est restreint par la réglementation et **interdit par l'Aéroclub**.

En revanche, il est fortement conseillé de voler à plusieurs pilotes, ce qui réduit les frais et permet de faire des voyages plus loin, plus intéressants, d'améliorer notre savoir-faire et notre expérience...

Mais **attention, voler à plusieurs pilotes engendre de nouveaux risques** (des menaces en langage "Facteurs Humains")

Voici quelques règles de bases qu'il faut appliquer :

- Celui qui fait l'étape (assis en place pilote "A GAUCHE") est le **Commandant De Bord (CDB)**.
- Il n'y a qu'un seul responsable à bord : le CDB, depuis la préparation du vol, la prévol, le vol jusqu'au parking, et je dirais même jusqu'à ce que l'avion soit dans le hangar.
  - \* Exception : Les vols en instruction déclarés comme tels, le FI est CDB.
- Attention à la hiérarchie d'autorité : Si le pilote de droite est plus compétent que le pilote en fonction il ne doit interférer sur la conduite du vol qu'en cas de nécessité liée à la sécurité. Ceci n'interdit pas de faire des suggestions avec diplomatie et bonne humeur. (Cela peut être le cas d'un instructeur, à droite, lors d'un vol de loisir).
- La répartition des tâches doit être définie, avant de partir, d'une façon claire et précise. (qui fait quoi).
- C'est le CDB qui demande les actions à effectuer (le deuxième pilote peut les suggérer). Le pilote qui n'est pas en fonction (PNF). Le PNF qui fait une action en avertit toujours le CDB en s'assurant que celui-ci était bien disponible pour recevoir l'information. Le CDB vérifie "systématiquement" la conformité des actions effectuées par le PNF. De même lorsque le CDB fait une action, il en informe le PNF qui vérifie. (ex : PNF j'affiche la fréquence Du Luc Approche 122.2, le CDB vérifie qu'il n'y a pas d'erreur d'affichage).
- Le **CDB : DIT CE QU'IL VA FAIRE et FAIT CE QU'IL A DIT**, le PNF suit le déroulement du vol et avertit le pilote si le plan d'action prévu n'est pas conforme à ce qui a été annoncé.

... D'où la nécessité de faire des Briefings.

### 3. La nouvelle réglementation : Part NCO

Comme décrit dans le Bulletin de sécurité N° 20, que je vous engage à lire ou relire, notre réglementation qui était gérée par l'arrêté de 1991 a été remplacée par la réglementation Européenne : PART NCO.

L'annexe VII PART NCO concerne l'EXPLOITATION D'AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES. (NCO pour «Non-Commercial Operations with other than complex-motor-powered aircraft ») applicable depuis le 25 août 2016.

#### La philosophie de cette nouvelle réglementation vise à responsabiliser d'avantage le Commandant De Bord.

C'est le CDB qui doit estimer, par exemple :

- Le carburant nécessaire pour effectuer une étape en fonction de **tous les aléas** qu'il pourrait, éventuellement, rencontrer au départ, sur sa route, à l'arrivée et/ou au décollage
- Si il doit couper son téléphone portable
- Les équipements nécessaires en traversée maritime
- etc...

Les thèmes abordés sont divers et en particulier :

- La réglementation carburant
- La préparation du vol
- La gestion du vol : suivi carburant et Météo
- Radio-nav en vol : On Top, traversée maritime ...
- Mesure du temps : un moyen d'avoir les heures, minutes, secondes accessible (tableau de bord ou montre poignet (pas de téléphone portable !))
- Passagers : Responsabilité du CDB, briefing, ceintures.
- Survol de l'eau et équipements nécessaires.

Tenez vos connaissances à jour.

Je suis toujours en attente de vos REX. A ce sujet, l'ACAM est en queue de peloton. Alors n'hésitez pas à me transmettre vos retours d'expériences. C'est pour le bénéfice de tous.

Je vous souhaite à tous une bonne année aéronautique, volez serein et en toute sécurité.

Patrick ELKAN  
Conseiller de sécurité

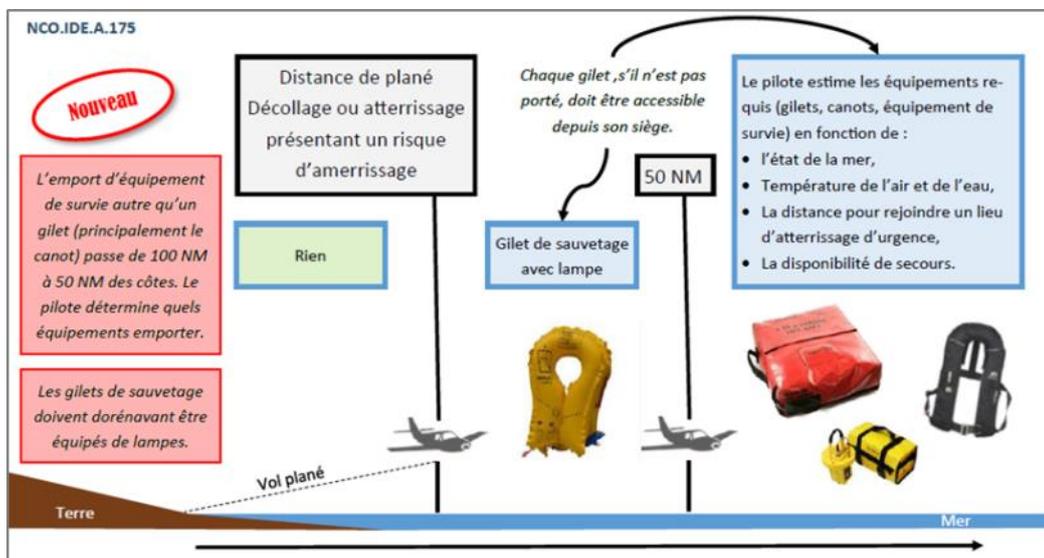
## Sécurité

### Survol Maritime

La nouvelle réglementation sortie en 2016 prévoit que c'est désormais au pilote commandant de bord d'estimer les équipements de survie nécessaires à une traversée maritime.

"Le pilote commandant de bord d'un avion volant à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, distance correspondant à plus de 30 minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue, détermine les chances de survie des occupants de l'avion en cas d'amerrissage..."

Voir tableau récapitulatif préparé par l'ANPI =>

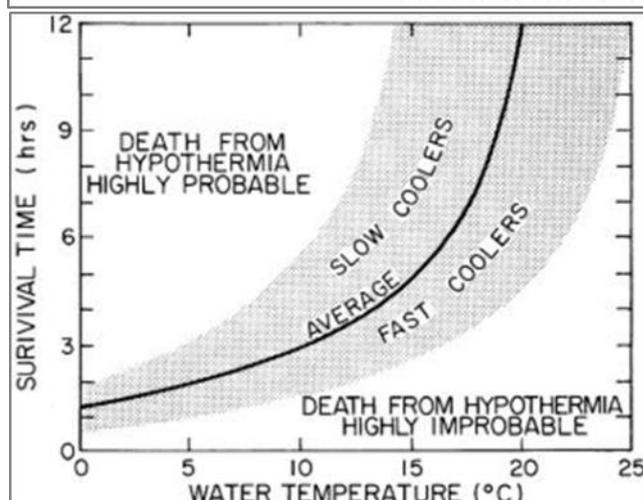
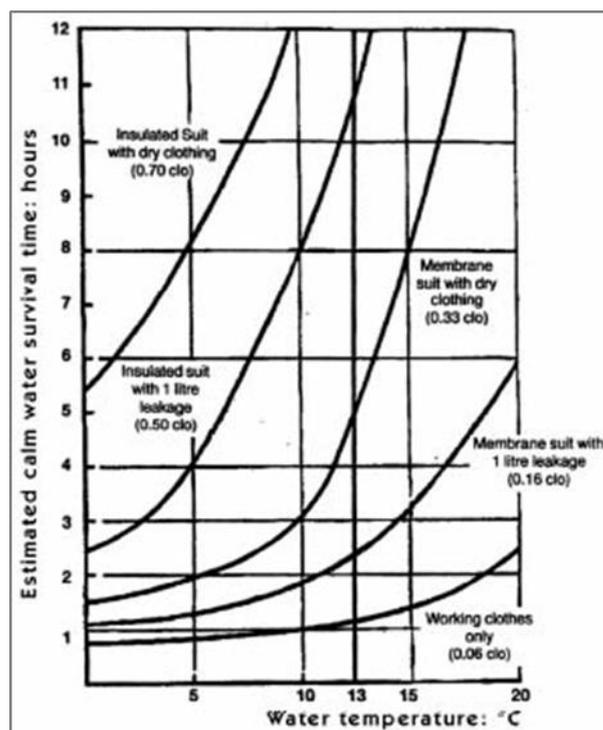
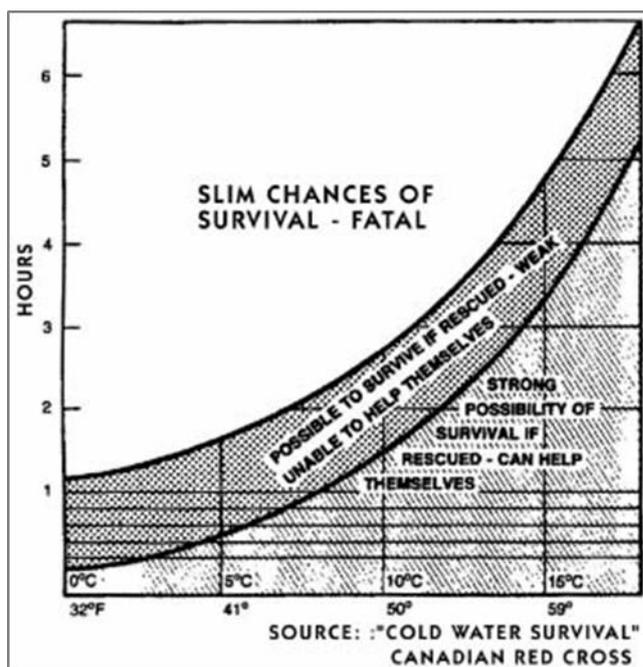


L'état de la mer dépend de la météo du jour et des jours précédents (houle et vague). On le trouve facilement en ligne sur les sites de Météo marine.

La température moyenne de la mer proche de chez nous est donnée dans le tableau suivant, dans lequel on a également rajouté les temps moyens de survie :

mois	temperature moyenne de l'eau en surface au large	temps de survie dans l'eau - mer calme - sans combi - vêtements chauds	temperature moyenne de l'eau en surface au large	temps de survie dans l'eau - mer calme - sans combi - vêtements chauds
	Large Marseille		Large Sud Corse	
janvier	14°C	3h 00	15°C	3h 15
fevrier	13°C	2h 40	14°C	3h 00
mars	13°C	2h 40	14°C	3h 00
avril	14°C	3h 00	15°C	3h 15
mai	16°C	3h 45	17°C	4h 10
juin	19°C	5h 30	21°C	7h 30
juillet	22°C	9h 00	23°C	10h 30
août	23°C	10h 30	24°C	12h 00
septembre	22°C	9h 00	23°C	10h 30
octobre	19°C	5h 30	20°C	6h 30
novembre	16°C	3h 45	17°C	4h 10
décembre	14°C	3h 00	15°C	3h 15

Les temps moyens de survie ont été calculés à partir de ces documents :



Rémi PATRON

### Expérience récente (12 derniers mois)

12 h de vol en SEP (dans l'année précédant la fin de validité), dont minimum :

- 6 h en CDB
- 12 décollages / atterrissages

### Maintien de compétence

- Compte pour l'expérience récente
- L'instructeur adapte la remise à niveau au pilote
  - Niveau PPL
  - Un briefing spécifique
  - Une heure de vol minimum
- L'instructeur remplit le formulaire spécifique

### Prorogation par le pilote sur SIGEBEL

1. <https://sigebelext.aviation-civile.gouv.fr>

2. Je proroge ma qualification

3. J'imprime mon **extrait nominatif**

4. Le FI met à jour le **triptyque** sur mon document de licence SEP

### Voler !

Ma qualification est prorogée pour **2 ans**

Je fournis une copie de ma licence SEP au secrétariat ACAM (Laëtitia ou [acam@aeroclub-acam.org](mailto:acam@aeroclub-acam.org))

### Voyages, Vols & Animations

- **20-25 Février** : Vol de nuit (F-GULL)
- **25 Février** : Assemblée générale du Comité Régional Aéronautique, CRA21, à l'ACAM
- **10-12 Mars** : Sortie vol de nuit - Atlantique et hydra-vion
- **18 Mars** : Assemblée Générale ACAM
- **25 Mars** : Entraînement rallye - Carpentras
- **25-26 Mars** : AG FFA - Poitiers
- **26 Mars** : Sortie club
- **1 Avril** : Rallye ACAM/ANEG à Aix et Rallye Régional
- **4-8 Avril** : Sortie « Châteaux de la Loire »
- **23 Avril** : Sortie club
- **14 Mai** : Rallye entraînement Cuers
- **21 Mai** : Sortie club
- **25 Juin** : Sortie club - sortie Bain Corse à Propriano
- **14 Juillet** : Feux d'artifices en Vol de Nuit Aix-Ajaccio

### Et toujours...

Toutes les **inscriptions aux activités du club** sont à faire auprès du Laëtitia ou de Stéphanie NAUDAN :  
stephanienuaudan@yahoo.fr

Pour les infos en temps réel:

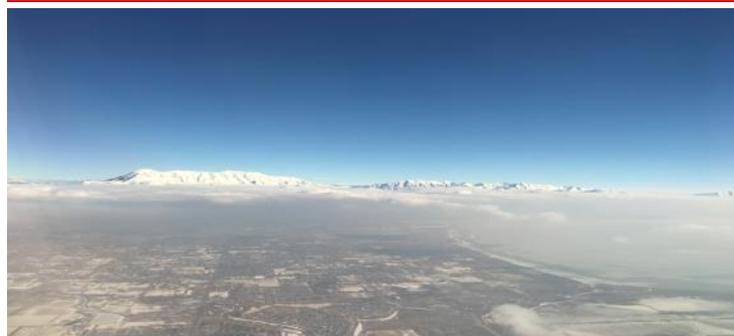
- Notre page FACEBOOK
- et le site Web ([www.aeroclub-acam.org](http://www.aeroclub-acam.org))

Pour le suivi des annonces et les bulletins:

- ACAM-Infos dans vos boîtes électroniques

Pour les articles « Contact ! »:

- Bastien LATGE (bastien@latge.net)



La vallée de Salt Lake City, à l'atterrissage - Photo: Bastien LATGE

### Bravos... et... Bienvenue

#### Ils ont été lâchés :

MEYIER	Jef	19/10/2015	PAT
CAPUTO	Fabien	20/09/2016	CTE
MESPOUILLES	Raphael	09/06/2016	??

#### Il a obtenu le BB :

PERROTEY	Arthur	02/11/2016	BCN
MARENCO	Jean-Louis	12/08/2016	JMG

#### Il a obtenu le PPL :

COULPOTIN	Jean-Yves	19/10/2016	PAT
-----------	-----------	------------	-----

**Félicitations !**

#### Ils, Elles ont adhéré à l'ACAM :

HICKSON	Dean	PPL	BOULAAOUIN	Jérôme	EP	MARESCAUX	René	PPL
CRUVIEUX	Jules	PPL	CHERMETTE	Sébastien	EP	SCHNEIDEWIND	Malcolm	CPL
COLLAS	Didier	PPL	BIARD	Noam	LAPL			
AIMOND	Olivier	EP	GUENSER	Daniel	PPL			
BERTOLONE	Jean-Baptiste	EP	ALOCCIO	Samantha	EP	Plus 29 BIA...		
LOPES PEREIRA	Hugo	PPL	MEYER	Jef	EP			
FARRUGIA	Lionel	PPL	BINET	Benjamin	EP			
TOUGART	Yves	PPL	LECARLATE	Jean-Baptiste	EP			
CHACON	Marc	EP	AZOUAOU	Yann	EP			

**Bienvenue à l'ACAM !**

### Activité Flotte

Avions	Oct.	Nov.	Dec.	Trim.	2016	Avions	Oct.	Nov.	Dec.	Trim.	2016
<b>ACAM</b>						<b>ANEG</b>					
<b>RU</b>	56:31	55:41	63:57	176:09	<b>610:54</b>	<b>AS</b>	11:06	35:01	21:39	67:46	<b>207:47</b>
<b>ZG</b>	57:01	39:18	61:23	157:42	<b>394:21</b>	<b>BD</b>	00:00	00:00	00:00	00:00	<b>10:35</b>
<b>LL</b>	47:24	47:29	55:39	149:32	<b>387:04</b>	<b>ZY</b>	20:00	6:48	21:57	48:45	<b>260:43</b>
<b>AM</b>	45:36	18:28	25:47	89:51	<b>349:52</b>	<b>NN</b>	14:48	13:58	25:12	53:58	<b>192:15</b>
<b>EH</b>	19:35	11:29	18:25	49:29	<b>252:38</b>						
<b>NI</b>	00:00	00:00	00:00	00:00	<b>323:14</b>	<b>Total 2</b>	<b>45:54</b>	<b>55:47</b>	<b>68:48</b>	<b>170:29</b>	<b>671:20</b>
<b>SIMU</b>	00:00	00:00	00:00	00:00	<b>7:11</b>	<b>Total Général</b>	<b>Oct.</b>	<b>Nov.</b>	<b>Dec.</b>	<b>Trim.</b>	<b>2016</b>
<b>Total 1</b>	<b>226:07</b>	<b>172:25</b>	<b>225:11</b>	<b>623:43</b>	<b>2325:14</b>		<b>272:01</b>	<b>228:12</b>	<b>293:59</b>	<b>794:12</b>	<b>2996:34</b>