

Contact !

N° 87 avril - mai - juin 2017



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

Bonjour à tous, et bienvenue à nos nouveaux membres,

Je vous souhaite une bonne lecture de ce magazine Contact, votre magazine qui contribue au lien entre nous tous.

La sécurité reste notre préoccupation permanente, et une panne au décollage survenue sur notre plateforme nous amène à traiter en détail avec notre correspondant sécurité cette situation, ainsi que la gestion du carburant.

Notre aéroclub, comme beaucoup d'autres, perpétue la tradition d'accueil : nous avons accueilli et participé au rallye étudiant. Nous avons aussi été reçus pour une soirée par l'Aéroclub du Haut Comtat, à Valréas/Visan, et prenons soin d'accueillir comme il se doit nos nouveaux membres.

Un des points forts de l'Acam est l'instructeur référent, disponible pour chacun, le conseiller des pilotes, son point d'ancrage pour répondre à ses questions, lever ses doutes. Nous sommes tous en formation continue !

Les sections aussi ont la forme :

- la section rallye, avec des entraînements, et l'organisation d'épreuves de rallye dans une très bonne ambiance, ouverte à tous, formule découverte ou compétition régionale, au choix.
- La section vol de nuit, avec un voyage, vers Biscarosse, hydravion et casino à Biarritz, puis un vol de nuit 'corse' le 14 juillet, pour profiter des embrasements de la côte avec ses feux d'artifices, la magie au programme.
- Une jeune section sur le devenir, la section découverte montagne, avec des vols encadrés vers les alti-surfaces à bord de notre avion écologique, à fort taux de compression, le plus silencieux de la flotte, à découvrir ou redécouvrir, sans à priori.

A l'ACAM, on pratique aussi l'ouverture des frontières avec les cours pour la qualif anglais (FCL 055) qui sont en approche.

Des bénévoles ont levé le doigt, et nous rejoignent activement, qui pour l'équipe informatique, qui pour le jardinage, qui pour l'entretien du club, merci à vous tous, et merci pour les chocolats et les fleurs à l'entrée !

Des nouvelles de la plateforme : notre bail est renouvelé jusqu'en fin d'année 2017, vous avez des notions de 'syndic' et droit associé, rejoignez nous pour quelques sessions de travail afin de préparer notre avenir sur LFMA.

Je vous encourage également à relire les consignes de nettoyage des avions, affichées sur l'armoire à huile dans le hangar : les pares-brises se font au chiffon optique et à la 'fée du logis', à bon entendeur !...

Tradition d'accueil, dynamisme des sections, dynamisme de la formation, dynamisme des activités, c'est la vie de votre aéroclub.

Je renouvelle mes vœux de bienvenue aux nouveaux membres, à très bientôt, de bons vols, et faites vous plaisir.

Le Président
Benoît DAMOURETTE



*Autour du Mont Viso
(Frontière Italienne)*

Photo Bastien LATGE

Dans ce numéro :

Edito	p.2
Témoignage Rallye aérien étudiants	P.3
ACAM - Où habitons nous?	P.5
Sécurité Panne au décollage	P.6
Sécurité Incident du DR400 au décollage	p.7
Voyage Week-end en Corse	P.9
Infos Club Assemblée Générale 2017 Les mots d'un bénévole	p.11
Infos Club Bravos et Bienvenue Rendez-vous, Evènements....	p.12

CONTACT !

Directeur de la publication :
Benoît DAMOURETTE

Rédaction - Mise en page - Infographie :
Bastien LATGE

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick ELKAN, Rémi LANDRIN, Françoise DAMOURETTE, Patrick BOURCHET, Romain PARIÉS

Edition :
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

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 Laëtitia,
du mardi au jeudi, samedi, de 09:00 à 13:00
Et mardi après-midi, de 13:30 à 17:30

Concept

Le rallye se déroule en équipe de 3 à 4 personnes, il y a 9 avions participants auxquels s'ajoute l'avion du chef pilote, Christophe, et de son patron, Justin.

Le trajet se déroulera comme suit :

- Convoyage jusqu'à La Rochelle
- La Rochelle – Pau
- Pau – Nîmes
- Nîmes – Aix
- Aix – Annecy
- Convoyage retour

Nous partons à deux Rémi + Aurélie, ce qui mènera d'ailleurs parfois à des quiproquos.

Dimanche

Rendez-vous fixé avec Rémi pour préparer le GULL. On le nettoie dans ses moindres recoins, ce qui m'apprend quelques détails concernant le DR400-180, par exemple comment manœuvrer la porte de soute, que je n'avais jamais eu besoin d'ouvrir.

On fait des tas de fiches de pesée pour voir ce qu'il se passerait si jamais on devait prendre un quatrième pax, et on se dit que le cas échéant on aimerait refuser mais que techniquement le DR400-180 est une machine si performante qu'on ne peut pas imposer un refus pour cause technique. Il suffirait de consommer dans le réservoir central en premier pour recentrer vers l'avant, à partir de là aucun souci, ni de masse, ni de centrage.

C'est aussi le moment de coller le premier autocollant : Ynov, l'école de Rémi, qui lui a gracieusement accordé quelques jours de congé.

Lundi : Aix – Cannes – Aurillac – La Rochelle

Réveil aux aurores, premier vol de Aix à Cannes pour aller chercher notre passagère à l'aéroport (service 5 étoiles). Arrivés au terrain, c'est bâché, avec du brouillard de radiation et des stratus bas. On entend un avion qui déboule en finale, on le voit sortir d'un nuage à 100ft sol, de visu... Je cours vers le pilote une fois que son moteur est coupé pour lui demander s'il était en IFR et comment était la météo. Il dit que c'est en train de se lever, et oui il était bien en IFR. Nous attendons donc quelques minutes...

Je suis CDB sur ce vol. Rémi est à droite et en profite pour gérer la radio. Nous commençons à travailler en équipage. On reprend peu à peu nos habitudes et communiquerons de mieux en mieux au cours de cette première journée, à la fin de laquelle nous aurons atteint un rythme de croisière. Le travail en équipage sera un aspect très important sur le rallye.

A Cannes, la passagère monte, on inverse nos places à l'avant. Je me sers pour la première fois pleinement des fonctionnalités de la boîte de mélange : isolation du CDB tout seul avec le contrôleur et sa fréquence. Il parle beaucoup trop, pour que je puisse discuter avec la passagère ; ou isolation de l'équipage pour la laisser dormir. Ce vol se fait au FL85, GPS en mode direct to, avec une TAS à 130kt.

Posés à Aurillac, petite discussion avec le DA40 de l'ESMA qui se trouve au restaurant de l'aérodrome par hasard (ou plutôt son équipage), et redécollage vers La Rochelle. J'ai repris la place CDB pour ce vol. Il se fait également au FL85, au-dessus de la couche. On aperçoit dans les trous (c'est du BKN) les différents points de repère : Brive, Périgueux, etc.. Sur ce vol, les deux pax dorment, nouvelle utilisation de la fonction isolation de la boîte de mélange. Décidément ! On négocie avec le contrôle une descente vers la Royan, pour faire un transit côtier. L'anticipation nous mène à être à 2000ft travers du terrain, évité cause parachutistes. A partir de là on survole la mer... l'océan Atlantique s'il vous plaît, avec les gilets bien sûr.

Arrivée à La Rochelle après avoir survolé fort Boyard. On se gare, on discute un peu avec les membres du club local, car nous sommes le premier avion à être arrivé. On rencontre quelques participants du rallye qui nous talonnaient de quelques dizaines de minutes.

Ce soir là, restaurant avec quelques équipages déjà trouvés, discussions sympathiques avec des gens de tous horizons.

Mardi : La Rochelle - Pau

Arrivée à 8h40 au terrain, après avoir cette fois-ci trouvé le bus. Nous sommes accueillis par les organisateurs. La nav à préparer arrive très vite et on se lance. Notre avion part en premier donc on doit aller au plus vélocé. Heureusement on est 2 PPL (certains équipages ont 4 PPL, d'autres 1 seul, ces derniers ont plus de mal) donc efficaces et nous sommes fin prêts en premier.

Je découvre le rallye. Moi qui étais plutôt habitué à des vols similaires au convoyage qui avait précédé, je suis surpris. On cherche des points discrets donc il faut voler à 1000ft sol. Nous aimerions monter un petit peu pour voir plus de distance, mais une couche BKN rend la montée inutile. On se fait balader sous les cumulus, je termine le premier vol malade ainsi que notre pax (j'étais navigateur donc nez rivé sur la carte, et les photos à chercher). C'est la troisième fois de ma vie que je suis malade en avion, c'est toujours la combinaison soleil + turbulences qui m'est fatale (quelques nausées). Un unique équipage a dérouté son avion au cours de ce vol pour cause de vomissements.



Vent arrière - La Rochelle



Aéroport de La Rochelle - Ile de Ré

Arrivée à Pau où nous sommes accueillis en grande pompe par la gendarmerie. Problème, ils veulent contrôler tout le monde en même temps, et nous sommes 10 avions, dont les départs étaient espacés sur 1h avec les plus lents derrière. Notre avion étant le plus rapide et le premier, nous attendrons près de 3h sur le tarmac...

Mercredi : Pau - Nîmes Garons

Le patron de l'avion accompagnateur (le Bonanza A36), fATPL et FI de son état, nous briefe, encore à l'hôtel à Pau. Il nous donne le vent à Nîmes : rafales à 28kt et localement à 38kt. Il rappelle que la sécurité passe avant tout et conseille Alès pour le déroutement. Sur ce, l'organisation du rallye s'attend à avoir des avions à Alès et organise un transfert entre les deux villes. Je lui fais part de mon inquiétude quant à ce choix de déroutement, car Alès c'est une piste plus petite, avec probablement autant de vent de par sa position mais surtout des turbulences à cause du relief. Il reviendra de toutes façons aux commandants de bord des différents avions le choix de dérouter ou non et le cas échéant, sur quel terrain.

Je suis sur la gestion de l'avion et Rémi est maintenant sur l'ajustement de la navigation pour trouver les points à photographier, et notre pax gère les documents du rallye (photos à trouver et points à survoler) ainsi que l'appareil photo. Ce deuxième vol paraît déjà plus simple, plus calme, que le premier. Et ce malgré des turbulences liées toujours à la même couche de cumulus que la veille, BKN 1500.

A l'arrivée, comme prévu, du vent. Bien sûr, on s'est pris le TEMPO avec les rafales et la tour annonce du 25-40. Je fais le raisonnement suivant : vent en rafale = vitesse majorée et volets réduits pour l'atterrissage, il faut donc 130 km/h mini + la rafale c'est à dire 160 km/h comme vitesse cible. La rafale peut s'ajouter à ce 160 km/h et faire dépasser la VFE donc il faudrait ne pas sortir les volets. J'exécute une première tentative avec cette configuration, la finale est stabilisée par de nombreuses corrections. Lors de la très courte finale, une fois tout réduit, à quelques pieds du sol, je suis un peu balancé entre pousser sur le manche pour reprendre de la vitesse quand elle descend trop vite et tirer pour arrondir. En fait je restais trop rapide (150 km/h) et je ne m'attendais pas à avoir une assiette si plate à cette vitesse, ce qui donne un toucher 2 points normal puis une rafale monte et redescend alors que j'avais commencé à limiter la rotation (si mes souvenirs sont bons), ce qui donne un toucher 3 points assez doux, mais trois points. Donc remise des gaz. Je suis là pour loguer des heures de vol, par pour pousser sur le manche et faire 5 rebonds puis un 6ième qui casserait l'avion.

Deuxième approche : on conclut que le toucher 3 points était lié à une vitesse trop forte et on décide donc de sortir les volets décollage. Je tiendrai donc ma vitesse à 10 km/h près, autour de 140-150, puis un peu moins pendant l'arrondi. Le fait d'avoir la bonne vitesse me garantit l'assiette 2 points, toucher sensible lié à une rafale qui baisse puis qui revient et fait rebondir, coup de gaz, finalement ça pose sans souci. C'était sportif, ça faisait longtemps que je n'avais pas eu un vent comme ça (il y a deux ans j'avais eu 17-31, mais depuis j'ai volé dans le peu venteux Sud-Ouest).

Jeudi : Nîmes - Aix

On arrive en terres très bien connues de notre cher GULL et de ses deux pilotes. On aura donc tous les deux participé au briefing et répondu à toutes les questions de toutes les équipes quant à l'étape.

Une fois à l'aéroport, le visage du pilote du Bonanza s'éclaire quand je lui dis que je suis en train de passer l'ATPL théorique. Le Bonanza est effectivement un très bon avion pour la formation pratique du CPL, qui suit. Il m'invite donc à faire le vol en place droite avec son employé. Excellent avion, j'ai l'impression d'avoir un mini airbus entre les mains tellement le ressenti est différent du DR400. J'ai le rôle de navigateur/radio sur ce vol, mais j'ai pu toucher aux commandes lors du roulage (pas évident sans les freins), et lors de l'arrivée pour optimiser la trajectoire (à la fois en termes de navigation et zone, mais aussi de paysage et d'efficacité).

Vendredi : Graines de pilote à Aix

Vols avec des enfants autistes, tout s'est très bien passé à part deux qui ont eu peur et n'ont pas voulu qu'on démarre le moteur. L'après midi, l'association finance encore 30 minutes de vol. Certains ont fait un vol en patrouille (avec un superbe passage bas en patrouille), d'autres sont allés voir les calanques, toujours à 1000ft sol, quant à moi j'avais des plans différents. Je fais le navigateur/radio sur l'avion d'un autre pilote, dont j'avais partagé la chambre dans l'auberge la veille, puis en retour je l'inviterai en GULL. Mon plan n'était pas de rester à 1000ft sol, mais de monter, jusqu'au FL115 si possible. Le budget du rallye ne permettant pas forcément un vol si long, je partais initialement sur le FL85. Puis le contrôle nous limitera au 70. Bon, c'était déjà un record pour le pax en place arrière (d'un 3^e équipage). Vol avec la rade de Toulon vue depuis le FL70, c'est déjà bien en à peine 42 minutes. 1h45 dans un avion, pas mal comme journée.

Samedi : Aix - Annecy

Je me tiens prêt à partir en premier, suite à ma prévol et préparation mentale pour ce vol. Départ immédiat de l'inter-section.



F-GULL - Retour d'Annecy

Une fois en fréquence avec Marseille info, celle-ci nous dit qu'elle nous rappelle. C'est totalement surchargé. On attend. L'équipage suivant est surpris qu'on ne le rappelle pas... Heureusement, l'arrivée proche de Gap nous permet de quitter cette fréquence beaucoup trop bavarde.

Première fois que je vole aussi bas dans les vallées (5000ft avec des sommets à 7000ft). Mais ces vallées sont immenses donc a priori ce n'est pas du vrai vol montagne (aucune aérologie ce jour là). Une fois arrivés à Chambéry, l'approche nous refuse en fréquence malgré qu'on passera en plein dans son espace, à court terme. Soit. On contacte directement la tour d'Annecy. Intégration en base de la piste 22. Une des approches que j'ai le plus appréciées.

Suite à ça, repas de qualité offert par le rallye, remise des prix puis départ pour l'auberge, déjà festif.

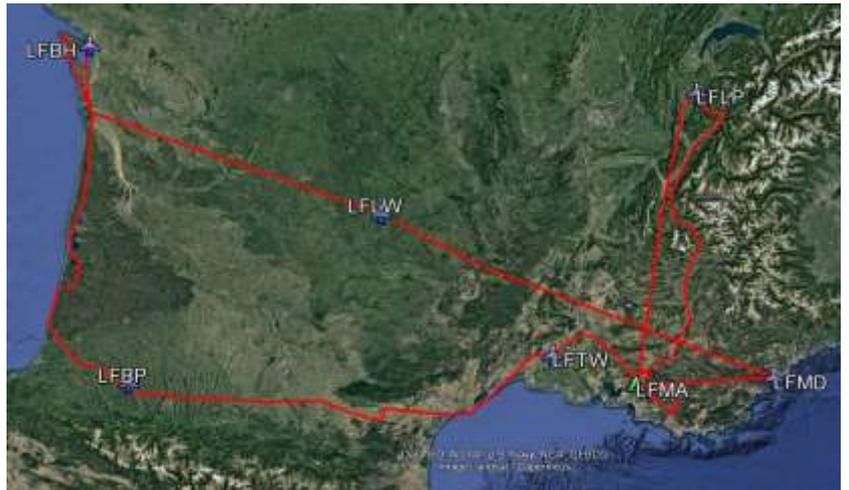
organisée que prévue car le lieu voulu pour nous rassembler tous n'était pas accessible. Nous avons donc du nous séparer dans divers bars de la ville.

Dimanche : Annecy – Aix

A nouveau, ce fut un départ très matinal vers Aix. Après une semaine à avoir discuté avec tout le monde et une courte nuit, nous sommes tous très fatigués. La passagère se repose en place arrière. J'ai ressorti l'appareil photo, je vais enfin pouvoir photographier le paysage et plus de minuscules repères. Montée FL opti (85), direct to, notre CDB du jour fait très fort, 1h26 de vol.

Arrivée à 10h tout pile sur le terrain, prêts à rendre l'avion à la pilote qui nous suit. Déchargement des affaires et derniers au revoir à notre avion qui nous aura supporté/transporté une semaine durant, puis à l'équipage qui se sépare peu après.

Sur Facebook, une participante parle de dépression post rallye. Le retour à la vie normale est en effet difficile après une telle expérience.



Le tracé GPS de notre périple

Rémi Landrin
Photos Rémi Landrin

ACAM - Où habitons nous ?

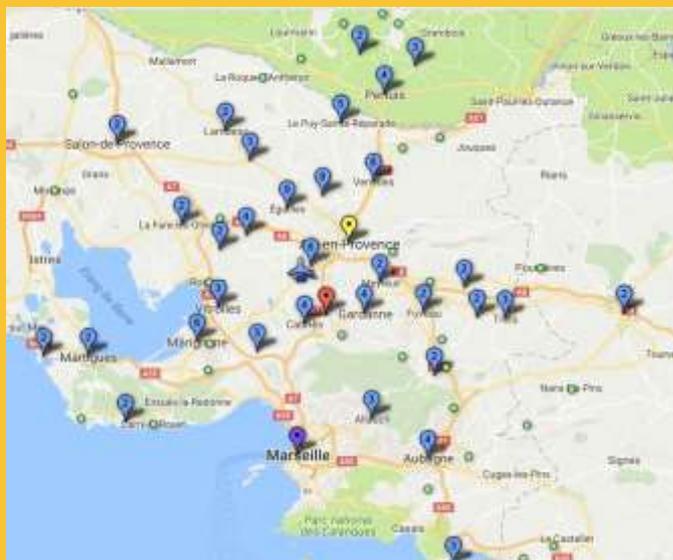
Bien sûr, nous nous croisons régulièrement à l'aéroclub, avant, pendant ou après nos vols ; ou nous faisons plus longuement connaissance lors des événements au club. Mais connaissons-nous notre voisin/voisine avec qui nous pourrions partager un trajet ou un vol ?

Une petite statistique a permis de révéler que si beaucoup se concentrent dans les deux villes d'Aix (56 adhérents) et Marseille (49 adhérents), parfois plusieurs de nos membres habitent dans le même village provençal.

Voici donc la liste de ces « lieux communs » ainsi qu'une carte des géolocalisations des adhérents, centrée sur le sud-est ...

Un moyen de découvrir les possibilités de co-voiturage ?

Les détails sont disponibles au secrétariat.



Françoise DAMOURETTE

Code Postal	Ville	Nombre d'adhérents
13100	Aix-en-provence	56
13001	Marseille	49
13320	Bouc Bel Air	11
13510	Eguilles	9
13540	Puyricard	8
13290	Les Millies	6
13700	Marignane	6
13770	Venelles	6
13610	Puy Sainte Réparate (Ie)	5
13400	Aubagne	4
13480	Cabriès	4
13120	Gardanne	4
84120	Pertuis	4
13122	Ventabren	4
13190	Allauch	3
13600	La Clotat	3
84240	La Tour d'Aigues	3
13170	Les Pennes Mirabeau	3
13750	Saint Cannat	3
13530	Trets	3
13127	Vitrolles	3
84240	Ansouis	2
13580	Fare les Oliviers (Ia)	2
13710	FUVEAU	2
13410	Lambesc	2
13080	Luyres	2
13500	Martigues	2
13590	Meyreuil	2
75116	Paris	2
13790	Peynier	2
13124	Peypin	2
13110	Port de Bouc	2
13790	Rousset	2
83470	Saint Maximin la Sainte Baume	2
13300	Salon de Provence	2
13960	Sausset Les Pins	2
13880	Velaux	2

Le 31 mars dernier un DR 400, de la plateforme d'Aix les Milles, a subi une panne moteur au décollage en piste 14. A bord un instructeur aux commandes et 3 jeunes du BIA. Le pilote a posé son avion dans un champ, à gauche, le long de la zone industrielle des Milles. Pas de blessé et l'avion n'a pas de dégâts majeurs apparents.

Cet incident nous rappelle à quel point il est indispensable d'être entraîné et compétent pour faire face à pareille situation.

Statistiquement la probabilité d'une panne, dans les deux minutes qui suivent le décollage, est plutôt faible, surtout après avoir fait les essais moteur.

Malgré tout, le contrôle du bon fonctionnement, lors de ces essais, ne garantit pas un décollage sans risque de panne, compte tenu que les conditions d'utilisation du moteur ne sont pas les mêmes au cours de la phase de décollage :

- Contrairement au point fixe le moteur va délivrer sa puissance maximale.
- L'allumage fonctionnera selon des sollicitations différentes.
- L'alimentation carburant est modifiée entre l'assiette au sol et l'assiette de montée, ce qui peut perturber l'alimentation en carburant : niveau bas, corps étrangers, impureté, eau ...
- La lubrification du moteur peut être défaillante au décollage : niveau d'huile insuffisant, température élevée, pompe fatiguée, joints sollicités différemment, une jauge oubliée ou mal serrée...

Mais aussi :

- Une panne mécanique majeure (vilebrequin, piston, bielle, soupape...).
- Un givrage après un Touch and Go.
- Un cafouillage dans le maniement des sélecteurs !!

Liste évidemment non exhaustive.

Statistiquement les chances d'être confronté à une panne moteur au cours du décollage, bien que faibles, sont donc loin d'être nulles, comme nous venons de le voir et doivent TOUJOURS être prises en compte pour chaque décollage.

Le risque d'un demi-tour

Les pilotes qui choisissent le retour sur le terrain, à contre QFU, lorsqu'une panne moteur les a surpris (mauvais réflexe de revenir de là où on est parti), ont probablement l'impression que la manœuvre pouvait réussir. ATTENTION.

On constate que, **y compris sur les pistes longues**, le point de la trajectoire de montée où la **hauteur** s'avère suffisante pour faire demi-tour en toute sécurité est situé en dehors des limites de l'aérodrome. Ainsi on terminerait, hors du terrain donc sur une zone pas plus hospitalière que celle située droit devant au moment de la panne.

- Droit devant on a plus de temps pour choisir la zone la plus accueillante.
- En sortie de demi-tour, au contraire, l'attention portée au pilotage : virages, vitesse, orientation, sortie des volets, stabilisation de la trajectoire et de la procédure "panne moteur", nous donnerons très peu de temps pour s'adapter et limiter les conséquences de l'impact.

Il faut donc avoir une idée relativement précise de la hauteur (**donc de l'altitude**) au dessous de laquelle le retour au terrain est **impossible et dangereux**.

Veillez noter, que pour un avion, tel que le DR 400, on remarque qu'au dessous de 850ft/sol la tentative est franchement dangereuse. A Aix les Milles, cette altitude est donc au minimum de 1250ft.

Les risques encourus au cours de la tentative de retour sont nombreux et sévères :

- Perte de contrôle dans les virages, augmentation du facteur de charge, décrochage, descente trop rapide.
- Décrochage à l'arrondi si le plan est trop fort.
- Avion peu manœuvrant à basse vitesse rendant la sortie de virage près du sol difficile et très dangereuse.

Conclusion

Au briefing "**AVANT DECOLLAGE**", il est essentiel de déterminer "**L'ALTITUDE**" en dessous de laquelle il n'y aura **pas de tentative de retour** et définir sa stratégie en cas de panne : côté où s'orienter en cas d'arrêt moteur.

- En dessous, on ne fait que de faibles altérations de cap, pour éviter les principaux obstacles.
- Au dessus on peut tenter de revenir au terrain avec peu de chance d'y parvenir, en revanche on peut évoluer par des virages en descente afin de choisir une zone plus hospitalière.

Recommandations

1 - On utilisera TOUJOURS la plus grande longueur de piste disponible; au décollage il vaut mieux de la piste devant que derrière !

2 - On tient compte des performances de son avion :

Les performances nominales en montée après décollage détermineront la stratégie en cas de panne :

Exemple 1 : Avion lourd, température élevée, altitude du terrain élevée ou/et QFE faible.

Un avion ayant une faible pente de montée atteindra l'altitude permettant d'envisager le demi-tour trop loin du terrain. Donc droit devant quoi qu'il arrive.

Exemple 2 : Avion léger et conditions donnant de bonnes performances.

Un avion ayant une forte pente en montée initiale pourra atteindre une altitude suffisante pour revenir avant de sortir des limites du terrain.

3 - On fait systématiquement un **"briefing avant décollage"** pour prendre en compte l'ensemble des paramètres du jour (configuration du terrain, météo, vent, température, performances avion...) qui vont déterminer notre action en cas de panne ce qui permettra de réagir d'une façon optimum, d'atténuer l'effet de surprise et de diminuer le stress donc d'augmenter notre performance dans cette situation délicate.

Exemple de stratégie : à LFMA, en 32 côté droit, en 14 côté gauche ; à LFMV en 32 le golf à droite...

4 - Réviser régulièrement vos Check-list de secours de votre avion. Ex : DR400-120

PANNE MOTEUR après le décollage	
- Vitesse fmax 1cran 135 km/h (73kt).....	Adoptée
- Manette de mélange	Etouffoir
- Robinet carburant	Fermé
- Sélecteur magnétos	OFF
- Contacts batterie et alternateur	OFF

Sans oublier : la sortie de volets et le déverrouillage des accès (verrière ou porte(s))

5 - L'entraînement périodique avec un instructeur

- Permet de maintenir son savoir faire.
- De se sensibiliser et de conceptualiser les risques liés au décollage.
- D'adopter, au briefing, le projet d'action en cas de panne sur différents terrains.

Je vous rappelle que L'ACAM s'est doté d'un SIMULATEUR qui est un excellent outil pour s'entraîner aux pannes moteur à moindre coût. Contacter vos instructeurs référents

N'hésitez pas à utiliser la nouvelle procédure de signalement de REX. (BS n°22)

Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité

Sécurité

Incident du DR 400 au décollage d'Aix les Milles

Message du Chef Pilote de l'ACAF, Jean Bienvenu, aux membres de Provence Aviation

Vous êtes nombreux à vous demander ce qui a conduit à la panne du DR400 HR et son atterrissage en urgence dans un champ. Quelques explications :

Résumé des faits

Le DR400 décolle en 14. À 400 ft environ, le moteur s'arrête. Le pilote applique la procédure (il rend la main pour maintenir la vitesse optimale, change de réservoir -pompe toujours sur ON-, vérifie les magnétos). Le moteur ne repart pas, il exécute un atterrissage maîtrisé dans un champ.

L'examen du moteur ne montre pas d'anomalie. En revanche, seulement 5L d'essence sont retrouvés dans le réservoir arrière utilisé au moment du décollage. Les réservoirs d'ailes sont pleins.

Il s'agit donc clairement d'un désamorçage du moteur par manque d'alimentation en carburant. La faible altitude n'a pas laissé le temps au moteur de redémarrer en dépit du changement de réservoir.

Comment cela a t il pu arriver ?

3 éléments ont contribué à la panne d'essence :

1. Mention erronée sur le carnet de route.

Sur le carnet de route, les pilotes précédents ont indiqué avoir fait le "plein" au départ de Mende. La mention "PC" figure sur le carnet de route aux côtés du litrage de 90L. L'avion a fait depuis ce plein 1h05 pour revenir à Aix puis deux fois 25min, toujours sur le réservoir arrière.

Le pilote estime donc au moment du départ disposer de 40L environ sur le réservoir arrière.

Or, au cours du refueling à Mende, les pilotes ont arrêté le remplissage lorsque de l'essence à commencé à couler par la mise à l'air du réservoir, ce qui peut arriver bien avant que le réservoir soit plein si le sol n'est pas parfaitement plat ou que le robinet est mal orienté. Les calculs de conso sur les vols précédents montrent qu'au départ de Mende, il manque au moins 20L sur le réservoir principal considéré comme plein.

2. Non prise en compte de l'information des jauges

Le pilote a déclaré ne pas tenir compte des jauges, car celles ci sont souvent fausses. Or, la jauge du réservoir principal indique bien qu'il ne reste presque plus d'essence au moment du départ.

3. Non fonctionnement des alarmes

Les alarmes "bas niveau" et basse pression carburant ne se sont pas déclenchées.

Semaine du 20 mai 2016. Les préparatifs pour le Flying Biscarosse vont bon train en prévision de la sortie prévue vendredi sur l'hydrobase. 10 participants, 3 avions : RU, LL et EH.



La citadelle de Calvi

Bon c'est pas grave, on a au moins le temps de terminer les pleins tranquilles et de réviser la nav, avec le contournement du Luc, le VOR de Saint-Tropez, le point Merlu en pleine mer, et l'arrivée sur Calvi...

Ouf, on finit par décoller : notre EH en n°2, LL nous suit et ne tardera pas à nous dépasser. Le Luc nous autorise une route directe vers Saint-Tropez, et Nice une directe vers Calvi. Toute une préparation de nav pour aller en ligne droite, c'est frustrant, mais bon au moins c'est plus facile. Je suis en place gauche, c'est mon deuxième vol sur EH, et j'ai l'instructeur-organisateur à droite et une passagère-organisatrice à l'arrière.

La météo est fabuleuse, la visibilité est parfaite, les Alpes se dessinent parfaitement au-dessus de l'aile gauche. Le vent s'est surtout manifesté du côté de l'instructeur, qui à force de vouloir rechercher des potes parmi les contrôleurs s'est pris du Mistral à deux reprises. Mais bon rien qui ne dévie l'EH de son cap, et la côte Corse se devine déjà alors qu'on dépasse à peine le golfe de Saint-Tropez.

Après une traversée sans histoire, nous débutons notre descente vers Calvi, les Alpes étant toujours visibles. Le paysage est assez incroyable, entre la mer profondément turquoise, la côte Corse avec ses reflets rouge, sa nature verdoyante et ses montagnes minérales dont les sommets sont encore enneigés par endroits.



Patrouille avec le RU

On choisit une approche du terrain en contournant la citadelle de Calvi, puis en saute-mouton au-dessus du versant situé à l'Ouest de la piste. Atterrissage sans problème, nous sommes accueillis par une placeuse Corse, qui faute de maîtriser la chorégraphie du guidage au sol a toutefois le mérite d'être souriante. Le couple de chauffeurs de taxi qui nous amènera au centre de Calvi est quand même là pour nous rappeler le bon vieux cliché traditionnel de l'accueil en Corse :

- « Vous avez beaucoup de monde en ce moment ?... »
- « Non. »
- « Ah la saison n'a pas encore commencé alors ?... »
- « Non. »

OK merci. On essaiera de créer du lien plus tard donc.



Entrée du golfe de Bonifacio

Ça tombe bien, après tous ces efforts, nous décidons d'aller déjeuner dans un bon resto en bord de mer, avec vue sur la citadelle, le golfe et les montagnes environnantes. Le WE commence bien, l'ambiance est là, et comme on se le répètera en leitmotiv plus tard, on est mieux ici qu'en prison...

Notre destination du jour est Figari, pour passer la nuit à côté de Bonifacio. Après une bonne digestion bien méritée, nous reprenons l'air pour la suite du voyage, constitué par un vol le long de la côte Ouest.

On profite de la traversée des différents golfes pour patrouiller un peu avec RU. LL est déjà loin. Notre altitude à peine supérieure à celle des poissons nous permet d'admirer les détails architecturaux des tours génoises, les îles sanguinaires, le golfe de Propriano avec sa plage en bout de piste, et la ville d'Ajaccio.

On vire vers l'Est en suivant la côte, on croise les axes de Figari et nous décidons d'aller survoler quelques îles situées dans les bouches de Bonifacio, qui séparent la Corse de sa sœur italienne la Sardaigne. Au Nord, Cavallo, paradis des vedettes : les « peoples » et les bateaux à touristes qui viennent admirer l'architecture parfois douteuse de leur résidence d'été. L'intérêt y est limité, d'autant que la piste a fermé depuis que chaque maison dispose de son propre hélicoptère.



Escapades sur les Lavezzi

En revanche, le parc naturel des Lavezzi, au Sud, nous présente ses fonds turquoises, et ses plages qui donnent envie d'aller voir les poissons d'encore plus près. Le survol nous décidera donc à aller les parcourir le lendemain, en bateau et à pied cette fois.

Une fois posés à Figari, nous prenons nos quartiers dans une charmante résidence hôtelière à côté de Bonifacio. Nous y passerons la nuit, non sans avoir bien sûr au préalable choisi un bon resto de Bonifacio dans lequel passer la soirée à récupérer de cette journée harassante. Le WE s'annonce rude.

Heureusement, le samedi nous permet de récupérer de ces excès : pique-nique sur les Lavezzi, baignade, et petit tour de l'île. Difficile d'imaginer que ce paradis naturel connu la plus grande catastrophe maritime de la Méditerranée, le naufrage de la Sémillante, qui s'échoua sur ses récifs un jour de tempête de 1855. Pour l'heure, le soleil tape dur, et seules quelques mouettes perturbent le bruit des vagues et le ronron des touristes qui s'installent sur la plage.

Le retour en bateau nous permet d'admirer les îles depuis la mer, d'aller importuner les milliardaires, et de visiter les grottes qui déchirent la côte calcaire. Le retour à l'hôtel se décide, car il est temps de récupérer de cette journée de repos et de reprendre le rythme. Nous décidons de préparer l'apéro à la mode corse, ce qui consiste à monter la charcuterie, le fromage et le vin sur la terrasse d'une chambre avec vue, afin de pouvoir se les descendre.

La journée se termine au resto de l'hôtel, les plus téméraires tenteront le jacuzzi de minuit, et le soleil ayant tapé un peu fort, nous décidons d'aller préparer le vol retour du lendemain avant d'aller s'écrouler sur les matelas.

La météo prévoit une perturbation qui arrive de Biscarosse, et des orages sur Aix dans la soirée. On ne s'attarde donc pas pour reprendre la route, puis les airs. L'escale retour est prévue à Calvi, comme à l'aller. Mais cette fois, nous traversons la Corse par les montagnes. La météo est une fois de plus au rendez-vous. On distingue la mer des deux côtés de l'avion, tout en survolant des passages enneigés, des lacs d'altitude qui sont encore gelés pour certains.

Les roches et les crêtes déchirées, les reflets rouges des aiguilles de Bavella, et la vallée de la Restonica que l'on remonte à 8000 pieds offrent des panoramas exceptionnels. L'île de Beauté mérite bien son qualificatif. Nous mitraillons de part et d'autre sans savoir où donner de la tête. Nous rejoignons la côte Ouest au Nord de l'île Rousse, et nous retrouvons la citadelle de Calvi qui garde l'entrée du golfe.

De retour à Calvi, nous hésitons à refaire un tour au centre-ville, la météo Aixoise et les taxis Corses étant incertains. Nous profitons donc simplement du parking en herbe pour pique-niquer à l'ombre de la végétation, avant de reprendre la traversée retour. Là encore, une route directe est possible, nous laissons donc la Corse derrière nous, la palette de couleurs est remplacée par le bleu profond de la Méditerranée. LL et RU sont devant nous, et Saint Tropez est bientôt visible. La fin du voyage est accueillie par quelques turbulences au-dessus de la Provence, la perturbation s'annonce au loin. Finalement, elle ne fera que tangenter Aix et poursuivra sa route vers le Nord-Est en épargnant la région.

Le bilan : l'objectif initial de poser un avion sur l'eau n'a heureusement pas été atteint. Pour l'hydravion à Biscarosse, ce n'est que partie remise, on essaiera une prochaine fois. En revanche le plan B s'est révélé être une superbe alternative, la météo, l'ambiance et les paysages étant au rendez-vous tout au long du voyage.

Un grand merci aux organisateurs qui ont permis de concrétiser cette sortie malgré le changement de programme à la dernière minute. Merci aux co-équipiers, je n'aurais jamais pu enchaîner autant de restos et d'apéros si vous ne m'aviez pas soutenu, c'était un vrai travail d'équipe. Ce fut pour ma part ma première sortie club sur plusieurs jours, certainement pas la dernière !

Romain PARIÈS
Photos : Romain PARIÈS

L'AGO (Assemblée Générale Ordinaire) de notre association s'est tenue le 18 mars après-midi au club. Sur les 182 adhérents actifs réinscrits à cette date, 73 étaient présents ou représentés assurant le quorum du cinquième des membres inscrits. Le président Benoît Damourette a rappelé dans son rapport moral les faits marquants de l'année écoulée : bonne activité malgré quelques manques d'avion en été : incident sur LL en juillet-août, remplacement du moteur de l'EH en septembre; nombreuses animations tant en vol qu'au sol, en particulier la seconde journée d'initiation au rallye en présence une nouvelle fois de notre champion du monde Julien Chérioux ; rénovation complète (cellule, sièges, radio, transpondeur) du ZG ; réalisation par une équipe de jeunes (et moins jeunes...) motivés et compétents d'un simulateur de vol destiné à l'instruction...

Le président a également abordé le futur : bien que le nombre de nos adhérents "actifs" ait toujours tendance à baisser légèrement, la dynamique est là et l'année 2017 verra l'organisation, par votre club, de deux compétitions régionales de rallye encadrées par la FFA ! Par ailleurs, la délégation de service publique concernant l'aérodrome devrait se concrétiser en 2017 et, sous l'impulsion de l'ACAM, les associations du terrain ont fait une proposition de gestion des locaux qui les concernent.

Les différents administrateurs ont détaillé l'activité de l'année et le trésorier a présenté les résultats financiers de l'exercice : la baisse du prix des carburants plus forte que prévue a permis de compenser la légère baisse du nombre d'heures de vol et de dégager un résultat net d'exploitation positif. Ce résultat a été affecté aux fonds associatifs à l'unanimité.

Le budget 2017 a été construit sur un prix de carburant cette fois en hausse (1,90€ pour la 100LL) et entraîne, à l'exception d'AM, une légère hausse (3%) des tarifs de l'heure de vol, proposition adoptée à l'unanimité moins une voix par l'assemblée ; qui a également approuvé une cotisation annuelle à 230€ à compter du 1er octobre 2017.

Les cinq administrateurs en fin de mandat ont été réélus et Alain Seguin, adhérent de longue date au club, a rejoint le conseil d'administration.

Le Président et les administrateurs ont pu répondre aux questions des adhérents présents autour des rafraîchissements mérités.

N'hésitez pas, l'année prochaine, à participer à cette demi-journée annuelle : c'est un excellent moyen pour chacun d'entre nous d'échanger sur le fonctionnement et l'avenir de notre aéro-club... et, qui sait, de vous donner l'envie de vous joindre à l'équipe de bénévoles qui tentent de donner le meilleur d'eux-mêmes pour assurer la pérennité de notre association et, ainsi, de notre plaisir de voler !

Daniel de Tauzia

Les mots d'un bénévole

40 adhérents présents avec 30 pouvoirs, c'est peu pour un club de 280 membres au 31 décembre 2016 et actuellement 200 à jour de cotisation.

Toute l'année, chacun court après quelques heures libres pour voler, arrive au club pour sauter dans son avion et repart vite après le vol vers sa vie de piéton qui le rappelle à l'ordre à grands coups de sonnerie de son téléphone portable. L'assemblée générale aurait pu vous permettre de savoir où passe le prix des heures de vol et des cotisations, quelles sont les ombres qui planent sur le club, son aérodrome ? Comment fonctionne chaque avion ? Qui sont les dirigeants du club et les membres ? Les pannes de l'année précédente, les améliorations prévues dans l'année, l'avenir de la Flotte, c'est à dire quel avion acheter ou vendre, les animations sol et vol : que voulez vous ?

Pour ça il fallait consacrer trois heures à votre club le samedi 18 mars !

Le moteur d'une entreprise, c'est sa survie et sa croissance, ceux qui la font vivre travaillent pour gagner de l'argent et si possible un peu plus tous les ans.

Dans un aéro-club, rien de semblable, si ce n'est la lutte pour la survie. La croissance n'est pas un objectif, un club comme le notre peut accueillir 50 adhérents de plus sans problème. Pour 100 de plus, un avion ou deux seraient nécessaires ; plus grand ne serait pas viable. Sans croissance alors que nous sommes dans un plus bas depuis 2008, les heures de vol augmentent un peu mais les avions sont très disponibles. Un peu de croissance 3 à 5% serait parfait.

La course aux bénéfices n'existe pas, il n'y a pas de frais de représentation pour les membres du Conseil d'Administration et les autres bénévoles, chaque conseiller donne sa contribution pour payer la pizza les soirs de réunion. Ce qui est perçu par le club au-delà du coût réel de l'heure de vol sert à maintenir une belle flotte, ce qui va de nouvelles radios à 3000 euros jusqu'à l'achat d'un avion neuf (le PS28 AM en 2013).

J'attire votre attention sur un point qui vous a peut-être échappé : lorsque vous êtes arrivé au club, vous avez participé, avec le droit d'entrée, à la flotte et immédiatement le club mettait à votre disposition 8 avions pour 700 mille euros. Qui les a payé : les adhérents des vingt dernières années.

Alors, pour ceux qui ne savent pas que le bénévolat existe et pour ceux qui ont oublié qu'une bande de copains qui rêvent de voler avec des avions à 100 000 euros se sont réunis (il y a 110 ans) pour faire ensemble ce que l'on ne peut pas faire tout seul, lire la suite. Ces bénévoles vont donner beaucoup de leur temps, mettre leurs capacités souvent professionnelles gratuitement au service du club. Nous pouvons nommer : les chefs d'entreprises et comptables qui gèrent le budget, les pilotes professionnels qui sont instructeurs au côté d'autres qui le sont devenus sur leur temps de loisirs et en contribuant notablement financièrement, les techniciens et ingénieurs qui entretiennent nos locaux et notre informatique, les contrôleurs qui organisent des visites, des cours de phraséo, etc...

Je garderai confidentiel tous ceux qui aident ou conseillent discrètement le président sur des sujets où l'association doit travailler pour se défendre, souvent dans l'urgence. Ces pilotes, femmes et hommes, se sont rassemblés en un groupe solidaire où les liens sont la passion du vol et l'amitié. Pour cela il faut partager quelques moments ensemble.

Votre absence à l'assemblée générale de votre club le fera disparaître bien plus vite que l'augmentation du carburant, les règlements tatillons du ministère ou les attaques des riverains car elle démoralise fortement les bénévoles qui vous servent.

Alors au plaisir de vous voir à la prochaine AG, à la sortie Propriano le 25 juin ou au Rallye à venir.

Patrick BOURCHET - Bénévole

Voyages, Vols & Animations

- **22 Avril** : Grand nettoyage de printemps du club
- **21/22/23 Avril** : L'Atlantique de nuit et hydravion – 2^e essai
- **14 Mai** : Rallye entrainement Cuers
- **20 Mai** : Nettoyage de printemps bis
- **21 Mai** : Sortie club—**ANNULEE**
- **24 Juin** : Remise des prix BIA
- **25 Juin** : Sortie club - sortie bain Corse à Propriano
- **30 Juin** : BBQ élèves-instructeurs
- **14 Juillet** : Feux d'artifices en Vol de Nuit Aix-Ajaccio
- **23 Septembre** : Rallye régional ACAM
- **24 Septembre** : Sortie club
- **29 Octobre** : Sortie club
- **4 Novembre** : Soirée Châtaignes
- **26 Novembre** : Ajaccio...Figatelli !

Et toujours...

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

Pour les articles « Contact ! »:

- Bastien LATGE (bastien@latge.net)



Les Alpes par le Sud - Photo: Bastien LATGE

Bravos... et... Bienvenue

Il a obtenu le PPL :

MEYIER Jef 2017 ELK/BCT

Il a obtenu le BB :

NESKOVIC Dinimir 04/01/2017 BCT

Félicitations !

Ils, Elles ont adhéré à l'ACAM :

CASTELLI	Eric	EP
DAMAS	Laurent	PPLA
GAUDY	Marie	PPL
ALLEMAND	Thierry	EP
MAUREAU	Pascal	PPL
LECOMTE	Quentin	PPL
SCHMOLL	Stephane	PPL

RICOUR	Charles	PPL
BRETIIGNERE	Martin	PPL
PARISIEN	Henri	PPL
CHALUMEAUX MARLY	Marcus	EP

Plus 61 BIA...

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	Jan.	Fev.	Mars	Trim.	2017	Avions	Jan.	Fev.	Mars	Trim.	2017
ACAM						ANEG					
RU	37:49	41:43	0:21	79:53	79:53	AS	8:55	11:33	19:18	39:46	39:46
ZG	34:17	36:49	63:49	134:55	134:55	BD	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
LL	11:28	23:50	38:36	74:04	74:04	ZY	8:04	6:40	16:46	31:30	31:30
AM	19:19	15:51	19:42	54:52	54:52	NN	6:35	13:59	17:52	38:26	38:26
EH	13:21	7:48	18:14	39:23	39:23						
NI	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	Total 2	23:34	32:12	53:56	109:42	109:42
SIMU	3:50	6:40	16:46	10:32	10:32	Total Général	Jan.	Fev.	Mars	Trim.	2017
Total 1	120:04	130:53	142:42	383:39	393:39		143:38	163:05	196:38	503:21	503:21