

Contact !

N° 88 octobre - novembre - décembre 2017



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



La Saison du Saumon

Bonjour à tous, et bienvenue à nos nouveaux membres.

C'est l'automne, plaisir de retrouver une atmosphère plus fraîche et plus portante pour nos vols. Et en octobre : **les inscriptions pour l'année 2018 sont ouvertes**. N'attendez pas pour vous inscrire, ou vous réinscrire.

C'est aussi, et nos avions en témoignent, la saison du saumon... Une recrudescence de saumons endommagés amène le club à se poser la question de réintroduire les chaussettes en bout d'aile avant tout mouvement des avions. Mesdames et messieurs les pilotes : tout mouvement d'avion est sous votre pleine et entière responsabilité. Faites-vous aider dans la manipulation des avions au sol, et si malgré ces précautions, il vous arrivait quelque chose : signalez-le. Le principe de notre activité est de signaler ce qui nous arrive, via l'entrée d'une observation, via un REX, via un appel à son instructeur référent, etc... **L'absence de signalement va à l'encontre de nos règles aéronautiques.**

Etre membre d'un Aéroclub, c'est une communauté de moyens pour s'offrir le plaisir de voler. Et de façon concomitante : des devoirs et des obligations pour ses membres. Je vous invite à relire les check-lists : nettoyage des avions avant les vols, et au retour des vols. Vous trouvez que votre avion est 'sale', vous êtes tentés de le signaler à l'équipe dirigeante ? Je vous donne une autre piste : le carnet de vol ! Vous y trouvez le pilote précédent : Un petit coup de fil pour en discuter avec lui sera tout aussi efficace. Et jusqu'à présent, je n'ai eu que des personnes sympathiques au bout du fil. Et peu résistent à la question de la remise des gaz. Questions/Réponses : Q: Combien dure un tour de piste ? R: environ 8 minutes. Q : En finale, avais-tu la capacité de remettre les gaz ? R : Un atterrissage est une remise de gaz non exécutée, donc : OUI. Affirmation : Un nettoyage de la verrière et des bords d'attaque, chrono en main : moins de 8 minutes. Aussi : nous avons tous le temps de nettoyer nos avions une fois au parking : Eponges, brosses, 'fée du logis' et chiffon optique exclusivement pour les verrières, consignes de nettoyage affichées sur la porte de l'armoire à produits et un peu d'huile de coude... tout ceci est disponible. **C'est aussi ça une communauté de pilotes.**

Comme vous l'avez lu dans les Acam-Infos, un séminaire sécurité, invité par la DGAC en collaboration avec l'ACAM, s'est tenu au début du mois. 80 personnes accueillies dans nos locaux ont profité de cette belle initiative et des échanges très professionnels qui ont eu lieu au cours de cette journée.

Devant nous apparaissent des sujets pour lesquels tout volontaire est bienvenu pour apporter sa contribution :

- L'avenir du terrain avec la question du repreneur, votre équipe Club est à l'écoute.
- Les 110 ans de l'Aéro-club, ce pourrait être l'occasion d'une belle fête ?
- Les cours d'Anglais : les supports de cours sont disponibles au club.
- Le vol de nuit : la saison approche, rejoignez les Hiboux.
- Le rallye : participez aux entraînements et aux rallyes disponibles auprès de notre équipe dédiée.
- La reprise des cours théoriques, un curriculum riche, et un partage d'expérience ; rendez-vous le jeudi soir.

Pour toutes ces activités, des listes de diffusion existent : Vous êtes intéressés ? Demandez à être inscrits sur ces listes.

L'équipe dirigeante verra un renouvellement de ses membres lors de la prochaine Assemblée Générale, début 2018. Signalez-vous si vous souhaitez vous engager dans cette aventure, nous aurons plaisir à vous inviter pour les prochains Conseils.

Bons vols à tous,

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



*Vol au dessus des Laurentides
(Canada - Quebec)*

Photo Georges KOUYOUMONTZAKIS

Dans ce numéro :

Edito	p.2
Découverte Le Canadian Bushplane Museum	P.3
Expérience Apprendre à piloter	P.5
Sécurité Nouvelle réglementation Carburant	P.6
Info Club - BIA 2017	p.8
Sécurité Retour d'expérience	P.9
Découverte Samuel et l'avion	P.10
Sécurité Procédure Hiver	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 :
Georges KOUYOUMONTZAKIS, Patrick EL-KAN, Jean Pierre LUTAUD, Pauline OLPHE-GALLIARD, Jean LECUYOT

Edition :
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

L'une de mes filles habitant au Canada, j'ai l'occasion d'y aller fréquemment, et qui dit Canada dit évidemment Hydra-vion...

C'est d'ailleurs là que j'y ai fait mon premier vol en C172 à flotteur en 2012 au Québec à la saison des feuilles rouges... Cette année j'y suis retourné et j'ai décidé d'aller dans le Sud Est de l'Ontario, région des grands lacs et des hydro-bases.

C'est une région grandiose par sa nature vierge, ses autoroutes taillées dans les granites, et ses forêts majestueuses..... Bien sûr il ne faut pas y aller pour la gastronomie !!!

Chaque fois qu'une hydrobase est signalée sur la carte, je me suis arrêté. Mais le système n'y est pas le même que le notre ... pas de clubs, mais des entreprises, et il n'est pas facile de trouver une machine et l'instructeur de manière à faire un vol de type vol d'initiation pour pouvoir marquer les heures...

Mes pérégrinations m'ont amené à Sault Sainte Marie sur le bord du lac Supérieur à un endroit où la conquête du continent est marquée par l'histoire française, mais aussi un endroit où s'est développée l'hydravation et l'aviation dite de Brousse !!!

Dans cette ville au bord de la rivière Sainte Marie, qui est le déversoir du Lac supérieur dans les lacs Michigan et Huron, se trouve le Bush Plane Museum...

C'est un grand hangar en rive gauche de la rivière bordée par un quai sur lequel se trouvent quelques Cessna C172 et C206, et quelques Beavers... Il y en a aussi quelques uns qui sont amarrés à des pontons...

A l'entrée du lieu un Beech 18 à flotteurs planté sur un poteau enlève toute ambiguïté sur la qualité du lieu... On va parler de l'histoire de l'hydravation !!!

Un grand hall d'entrée, un magasin, une réplique de machine ancienne pendue au plafond le Silver Dart.....

La caisse : mais pas de réduction pour les aviateurs, ni pour les seniors, mais le billet d'entrée ne coûte que 11 \$Canadien soit à peu près 7 €...



Brochure du Bushplane Museum

Une galerie nous emmène à l'entrée du hangar, cette galerie est dédiée à l'Astronaute canadienne Roberta BONDAR originaire de Sault Sainte Marie, qui en 1992 a effectué une mission à bord de la navette Discovery STS-42...

Mais bien sur cela c'est bien au dessus des possibilités de nos petites machines, quelques kilomètres mais c'est beaucoup même pour une turbine !

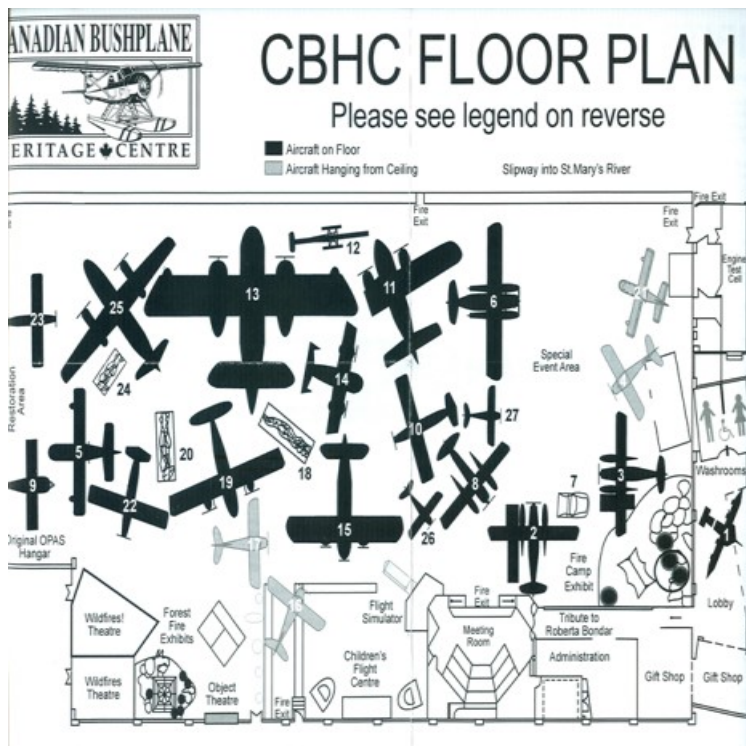
Dans le hangar nous sommes accueillis par des machines mythiques, le Fokker Trimoteur (une réplique), le Norseman et un Beaver mis en scène dans une reconstitution de camp de brousse, camp de trappeur, de chercheur d'or, ou de géologue... avec son canoë, son véhicule un GMC pick-up de 1953, et sa tente.....

Des avions sont exposés « pendus » au plafond ou emmêlés les uns dans les autres, aucune place n'est perdue... Il est difficile d'en photographier un sans photographier une partie d'un autre.

Des Avions « mythiques » - oui je sais je l'ai déjà dit-, outre les trois que j'ai cité, un Dragon rapide, un Husky, un Seabee (immatriculé GK !!!), un Reliant sur Ski, un Otter, un Turbo Beaver, un Tracker, un Canadair, un Saunders ST-27, un Aeronca comme celui sur lequel j'ai volé en Afrique, un Beech 18.....

Il va être difficile de choisir les photos la revue Contact n'ayant pas beaucoup de pages... et il faut penser aux pages sur la Sécurité !

Pour vous mettre un peu l'eau à la bouche voilà le plan de positionnement des machines et la liste qui est distribuée sur un flyer imprimé recto verso... Mais à part quelques machines improbables et vraiment exotiques pour un pilote de ma génération que des machines connues...



Localisation des machines dans le Hangar

Cinq machines vont retenir mon choix...
Machines monomoteurs à la portée du pilote privé...(sauf le prix de l'heure de vol bien sur !!!).

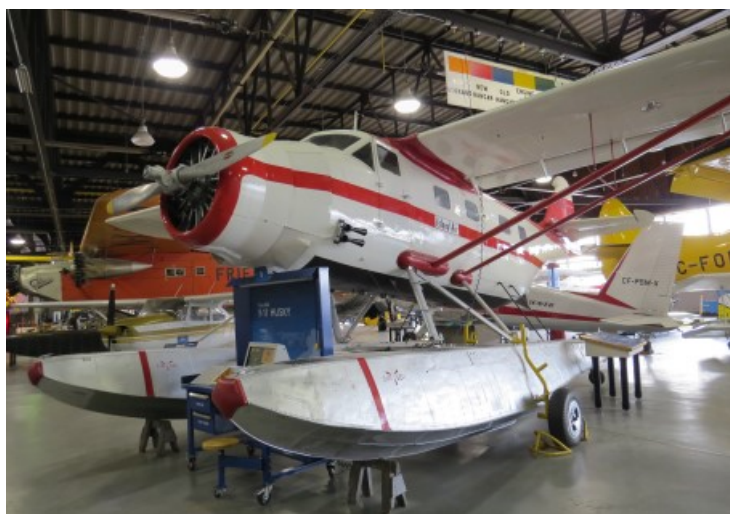
Pour les autres photos je vous conseille de vous reporter à ma page facebook ou sur la page de l'ACAM si j'arrive à partager mes albums

Je ne vais pas vous faire les fiches techniques de chaque machine mais vous aurez un maximum d'informations sur Wikipedia...

Le Beaver DHC2



Le Husky Fairchild F-11



Le Otter DHC3



Noorduyn Norseman



Le Stinson Reliant ici un SR9



Voilà j'espère, de quoi vous faire rêver...

Bien sûr je n'ai pas pu voler en Hydravion...
Même au Québec, à Loisirs Aviation il n'y avait pas d'hydravion disponible... mais je me suis rattrapé en faisant un vol en Cessna C172 au dessus de la région des Laurentides autour de la Station de ski de Mont Tremblant...
Une photo est en ligne sur le site de l'ACAM.

Volez bien et soyez prudents...
Rappelez vous il n'y a pas de bons pilotes... Que de vieux pilotes !

Georges KOUYOUMONTZAKIS
Photos Georges KOUYOUMONTZAKIS



Vol dans les Laurentides - Canada/Québec

Expérience

Apprendre à piloter



Apprendre à piloter, faire ses premiers pas sur le tarmac, toucher la carlingue, marcher sur les ailes, s'asseoir en place de pilote, mettre son casque, ajuster sa ceinture pour son premier décollage !

Apprendre à piloter à mon âge, quelle expérience unique, magnifique, enthousiasmante, stressante, complexe et unique à la fois. Je suis lente, j'ai déjà épuisé un instructeur par mon manque de réactivité, mais la ténacité du second me conduit doucement à prendre en mains les commandes.

Apprendre à piloter c'est aussi intimidant, c'est entrer dans une grande famille, aux noms illustres, aux exploits innombrables, dans celles des ingénieurs, contrôleurs, techniciens, ce qui, pour une littéraire rajoute à l'aventure. C'est entrer dans cette famille de l'air qui fait rêver tant de monde.

Apprendre à piloter, c'est tout apprendre, sur l'air, sur les moteurs, sur les règles de l'espace aérien, sur la météo, la radio, la navigation, plusieurs univers en un seul, tous aussi importants les uns que les autres, puisqu'en l'air on ne rigole pas ! C'est engloutir des tonnes de mots nouveaux (pour une littéraire c'est intéressant !), se familiariser avec le vocabulaire, l'employer à bon escient, c'est tenter de décoder ce que racontent les autres au départ, à l'arrivée. C'est aussi retrouver des formules mathématiques qu'on avait fui à l'époque, leur trouver une utilité et se dire qui oui, les maths ça peut servir !

Apprendre à piloter, c'est aussi un défi, un défi envers soi même, mais oui, je suis encore capable d'apprendre, de réussir, de repousser mes limites. Mais c'est aussi découvrir cette troisième dimension, celle qui excite et fait un peu peur à la fois, celle qui est si difficile à appréhender au début notamment pour les atterrissages.

Apprendre à piloter, c'est une école de précision (là j'ai beaucoup à apprendre), une école d'humilité, une école de confiance dans ce tandem si particulier avec l'instructeur.

Apprendre à piloter c'est traverser de grands moments de doute, où l'on se dit mais pourquoi ? Pourquoi me suis je mise dans cette aventure, c'est être tentée parfois de renoncer, trop vieille, trop lente, trop de trop qui nécessitent des pauses pendant lesquelles les moindres petits bruits de moteur dans le ciel réveillent les consciences et reposent la question : je continue ?

Apprendre à piloter c'est s'émerveiller sans cesse de la beauté de la terre, des entrelacs des fleuves, des chemins, des routes, des collines, des montagnes, c'est s'extraire du quotidien pour jouir de la hauteur (oui c'est banal, mais c'est pourtant vrai) Tout comme il y a l'ivresse des profondeurs, il y a l'ivresse de la hauteur, et même si en l'air, l'élève pilote n'arrête pas d'exécuter plein de tâches, il a cette vue unique sur le monde, cette distance, cette impression de liberté qui a poussé depuis longtemps les hommes à vouloir voler.

Mon expérience est encore modeste, je remercie et je loue la patience des mes instructeurs, qui me permet, peu à peu de faire partir de vôtres.

Je remercie aussi tous ceux qui, au cours des voyages m'ont témoigné encouragements et soutiens, et qui ont pris le temps de me faire partager leur expérience.

Pauline OLPHE-GALLIARD

Nouvelle réglementation d'Emport de Carburant

Nouvelles dispositions du chapitre VII (NCO) applicables depuis le 25 août 2016

Avertissement :

La nouvelle réglementation Européenne, responsabilise le CDB tant sur la préparation du vol que sur ses choix stratégiques pour assurer une sécurité optimum de son vol.

Cette réglementation, excepté **une quantité minimale à bord** lors du dernier atterrissage, laisse l'entière **RESPONSABILITE** au CDB d'emporter le carburant nécessaire pour effectuer son vol en **TENANT COMPTE** de tous les **ALEAS** qui peuvent se présenter sur son parcours.

NCO : Non Commercial Air Operation with Other than Complex Motor-Powered Aircraft.

Texte Original :

"NCO.OP.125 Fuel and oil supply — aeroplanes

The pilot-in-command shall only commence a flight if the aeroplane carries sufficient fuel and oil for the following:

(A) For visual flight rules (VFR) flights:

(i) by day, taking-off and landing at the same aerodrome/landing site and always remaining in sight of that aerodrome/landing site, to fly the intended route and thereafter for at least 10 minutes at normal cruising altitude;

(ii) by day, to fly to the aerodrome of intended landing and thereafter to fly for at least 30 minutes at normal cruising altitude; or

(iii) by night, to fly to the aerodrome of intended landing and thereafter to fly for at least 45 minutes at normal cruising altitude;

(B) In computing the fuel required including to provide for contingency, the following shall be taken into consideration:

(1) forecast meteorological conditions;

(2) anticipated ATC routings and traffic delays;

(3) any other condition that may delay the landing of the aeroplane or increase fuel and/or oil consumption.

(C) Nothing shall preclude amendment of a flight plan in-flight, in order to re-plan the flight to another destination, provided that all requirements can be complied with from the point where the flight is re-planned."

En Français

A - Un pilote, en VFR, ne peut commencer un vol que s'il y a le carburant nécessaire pour :

1 - **De jour**, décollage et atterrissage sur **le même aéroport**, en restant en vue de celui-ci :

- La quantité nécessaire pour **faire le vol envisagé**.
- **PLUS**, au moins, **10 minutes de vol** au régime normal de croisière.

2 - **De jour**, en dehors de la vue de l'aéroport de départ, et/ou un atterrissage prévu sur un autre aéroport (**navigation**) :

- La quantité nécessaire pour **faire le vol envisagé** jusqu'à l'aéroport d'arrivée.
- **PLUS**, au moins, **30 minutes de vol** au régime normal de croisière.

3 - **De nuit**, dans tous les cas :

- La quantité nécessaire pour **faire le vol envisagé**, local ou navigation.
- **PLUS**, au moins, **45 minutes de vol** au régime normal de croisière.

B - Le calcul du carburant nécessaire pour faire les vols envisagés doit prévoir les aléas du vol tel que :

- Les conditions météorologiques.
- Les contraintes de routes imposées par l'ATC et les retards dus au trafic.
- ET toutes autres circonstances qui peuvent allonger le vol et retarder l'atterrissage ou augmenter la consommation de carburant.

C - Rien n'empêche de modifier sa destination en vol, à condition que toutes les exigences puissent être respectées à partir du point où le vol a été réorganisé.



Emport de carburant nécessaire pour faire un vol

La nouvelle réglementation impose :

- Le **carburant nécessaire pour faire le vol** envisagé, en prenant en compte tous les aléas de ce vol :.....**DELESTAGE**
- **PLUS** une **Réserve** (adaptée au type de vol effectué).....**RESERVE FINALE**

A cette quantité, l'ACAM oblige ses adhérents:

- A prévoir un aérodrome de dégagement pour tout type de vol.....**RESERVE DE DEGAGEMENT**

Le carburant à embarquer est la somme des quantités de carburant nécessaire pour :

- **Le roulage** (non inclus dans le délestage donc dans devis de masse, tient compte des conditions du jour).
- **Le délestage** (y compris tous les aléas prévisibles).
- **Le dégagement** (y compris tous les aléas prévisibles).
- **Une réserve Finale** : "RF" (adaptée au type de vol effectué)

Nota 1 : Le carburant inutilisable est inclus dans la Masse à Vide, le carburant A EMBARQUER est la somme du carburant nécessaire pour le vol + le carburant inutilisable.

Nota 2 : Ne pas confondre DEGAGEMENT à destination et DEROUTEMENT en cours de vol sur un terrain "accessible"(Notam, Météo, Performances, Refuelling, carte VAC à jour...)

Au moment de la décision de se dérouter toutes les exigences réglementaires doivent être satisfaites, en particulier le carburant disponible à bord. En fonction de la charge disponible, il y aura lieu d'ajouter la quantité de carburant compatible en respectant les limitations opérationnelles du jour, décision CDB.

Il vaut mieux du carburant dans les réservoirs de l'avion que du carburant laissé dans la citerne du terrain de départ.

Définitions et paramètres non exhaustifs à prendre en compte

Le roulage :

Quantité de carburant nécessaire pour :

- la mise en route, chauffage moteur, le roulage du parking au point de mise en puissance.

Exemples d'aléas à prendre en compte :

- Chauffage du moteur après la mise en route.
- Longueur du roulage et trafic sur l'aérodrome. etc...

Le délestage :

Quantité de carburant nécessaire pour :

- Le décollage, la montée, la croisière, la descente, la procédure d'arrivée et les aléas du vol jusqu'à l'atterrissage au terrain de destination.

Exemples d'aléas à prendre en compte :

- Les conditions météo : vent, température, altitude pression.
- L'altitude de croisière qui peut, en cours de vol, être modifiée par le contrôle aérien, la météo, le changement de trajectoire qui impose une nouvelle altitude en fonction des zones ou du relief, les performances de l'avion ...
- La descente qui peut être retardée ou avancée en fonction des contraintes météo ou de contrôle aérien...
- La procédure d'arrivée qui peut être perturbée par un trafic important, obligeant à de l'attente en vol, des trajectoires plus ou moins longues...
- Le calcul du carburant nécessaire pour une étape de A à B sera peut être différent entre le matin et l'après midi (T°, présence d'orages, de zones actives...)
- ... etc

Le dégagement : délestage pour le dégagement

Quantité de carburant nécessaire pour :

- Faire une remise de gaz sur l'aérodrome de destination, un délestage vers un **aérodrome "accessible"** (Notam, Météo, Performances, Refuelling ...) en prenant en compte les aléas possibles (voir "Délestage")

Nota : En VFR de jour cette disposition n'est pas imposée par la réglementation, mais nous devons toujours envisager que l'atterrissage à destination peut ne pas être possible (ex : une seule piste indisponible au dernier moment, météo défavorable prévoyant l'atterrissage difficile ...). **C'est pour cette raison que l'ACAM demande de TOUJOURS prévoir un DEGAGEMENT quelque soit le type de vol, y compris à destination d'Aix les Milles.**

La Réserve Finale :

Quantité de carburant correspondant à 10, 30 ou 45 minutes de vol au régime de croisière suivant les cas 1,2 ou 3 du § A.

Cette quantité (+ le carburant inutilisable) doit être à bord au moment de l'atterrissage à destination, au dégagement ou au déroutement.

C'est une quantité INCONTOURNABLE qui permet en toute dernière extrémité de pouvoir réaliser un tour de piste en cas d'atterrissage raté.

Patrick ELKAN - Conseiller de sécurité
Jean Pierre LUTAUD - FI

BIA 2017- Mon premier diplôme Aéronautique



Promotion « Soyouz » - BIA2017

posés de livres sur l'aviation ou l'espace récompensaient les 2 plus jeunes lauréats (fille et garçon) et bien sur la meilleure note.

La promotion 2017 porte le nom de "Soyouz" en l'honneur du 1er lancement de ce vaisseau habité – le 21 avril 1967, il y a 50 ans – vaisseau avec lequel la station internationale a été dépannée. A noter que ce vaisseau (amélioré bien sur: version T, TMA, MS..) est actuellement le seul, depuis 2011, à être capable d'assurer la relève de l'équipage de la station spatiale.

Si la grande majorité des élèves envisage une carrière dans l'aéronautique certains restent encore indécis quant au choix de leur profession. L'étude des matières au programme de ce brevet peut les y aider (par exemple : finalement j'aime bien ou non la météo !). Pour d'autres cet objectif peut être secrètement désiré ou paraître carrément inaccessible ; qu'ils trouvent alors des raisons pour au moins essayer dans ces merveilleuses paroles d'Amélia Earhart* : "Voler ne serait pas facile mais le plaisir que l'on en tire en vaut le coup !".

* : Amélia Earhart est la première femme à avoir effectué la traversée de l'atlantique nord en solitaire le 20 mai 1932.

Jean LECUYOT

Le Brevet d'Initiation Aéronautique (B.I.A.) est un diplôme d'état délivré aux jeunes gens s'intéressant à l'aviation et qui sanctionne un niveau de culture générale dans les matières aéronautiques suivantes : Aérodynamique et Mécanique du vol, Connaissance des aéronefs, météorologie, Navigation et radionavigation, Réglementation aérienne, Facteurs humains et Histoire de l'air et de l'espace. Des visites de sites aéronautiques et des vols peuvent être organisés au cours de cette formation de 40 heures minimum.

Ce brevet permet à son titulaire l'octroi de bourses pour la pratique des sports aériens lesquels sont encouragés et présents dans de nombreuses grandes écoles. Bon nombre d'entre elles (Ecole Nationale de l'Aviation Civile, Sup Aéro, Université Aéro de Cranfield...) ont intégré cette pratique dans le cursus, ce qui n'est pas sans raisons. C'est également une preuve de motivation (notamment pour certains corps d'armée) qu'il ne faut surtout pas oublier de mentionner sur un CV !

Avitaillement

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 et c'est ce qui en fait une aventure formidable : le partage et l'envie de faire ensemble. Il en est de même pour le magazine « Contact ! » qui consomme de l'énergie dont vous êtes les producteurs ! Merci à vous tous.

Le magazine est toujours à la recherche de nouveaux contributeurs et j'en appelle donc à vous pour continuer à remplir les colonnes de notre/votre revue.

Toute expérience est intéressante et mérite d'être partagée : vos vols, vos découvertes, vos restaurants, vos surprises et vos déboires, vos histoires 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 de vous aider si cela est nécessaire : n'hésitez pas à me contacter (bastien@latge.net). **Contact ! continue grâce vous.**

Bastien LATGE

Rappels sur le fonctionnement des REX

Depuis l'année 2008, création de la fonction de "Conseiller de Sécurité", il est possible de signaler par un retour d'expérience, REX, un événement, une erreur, un oubli, une maladresse, une situation délicate mal ou bien gérée, un conflit avec le club ou les services du contrôle aérien...liste non exhaustive.

Cette démarche, étant à destination du seul Conseiller de Sécurité, est rendu TOTALEMENT ANONYME et ne peut en aucun cas faire l'objet de sanction (Sauf en cas de manquement volontaire aux règlements ou à la sécurité des vols).

Les déclarations de Rex sont un élément essentiel de l'amélioration de la sécurité des vols.

En cas de doute n'hésitez jamais à remplir une déclaration, après traitement toute information est intéressante pour l'ensemble des pilotes.

REX : "RETOUR D'EXPÉRIENCE"



Nouvelle procédure de consultation et de déclaration de REX

Depuis le début de cette année, après vous êtes identifié sur AeroGest Résa, vous avez accès au site : "RexFFA.fr" au centre du bandeau supérieur ce qui vous permet :

- De vous abonner
- De consulter les REX spécifiques à l'ACAM, ou de diffusion nationale.
- De consulter des documents (en projet)
- De déposer une déclaration

Les Procédures

Abonnement : Sélectionnez, lisez et remplissez le questionnaire.

Consultation : Sélectionnez et vous avez accès aux Publications Club ou Nationales et aux Anciens Rex.

Déposer une Déclaration : Sélectionnez, lisez et remplissez le questionnaire. Seul le conseiller de sécurité sera destinataire de votre déclaration. Si vous choisissez de mettre votre Nom, dans tous cas, après étude et éventuellement, demande de renseignements complémentaires, votre déclaration sera rendue entièrement anonyme.

Important : Noter que la session de saisie est ouverte pour 20 minutes, veillez à transmettre dans ce délai pour éviter la perte de la saisie suite à l'arrêt de cette session.

Informations importantes suite à des Rex récents

Sorties de piste lors de l'atterrissage sur DR400

La particularité du DR400 est le verrouillage dans l'axe de l'avion de la roulette de nez lorsque l'amortisseur avant est détendu, typiquement après le décollage et en vol.

A l'atterrissage, **après avoir posé le train principal**, la compression de l'amortisseur avant libère l'orientation de la roulette et sa conjugaison au palonnier. Si cette libération ne s'effectue pas, l'avion "tire tout droit", devient incontrôlable et sort de la piste.

Le fonctionnement normal, après l'atterrissage, qui permet d'assurer le guidage de l'avion sur la piste dépend de la maîtrise du posé de la roue avant par le pilote et de son action sur le manche vers l'avant.

Cette réussite est en fonction de sa connaissance du système, de son entraînement mais également du centrage, du vent, de l'état de la piste, du freinage...

Faites appel à votre instructeur référent pour maintenir vos compétences et éviter les sorties de piste.

Risque de collision avec des Drones

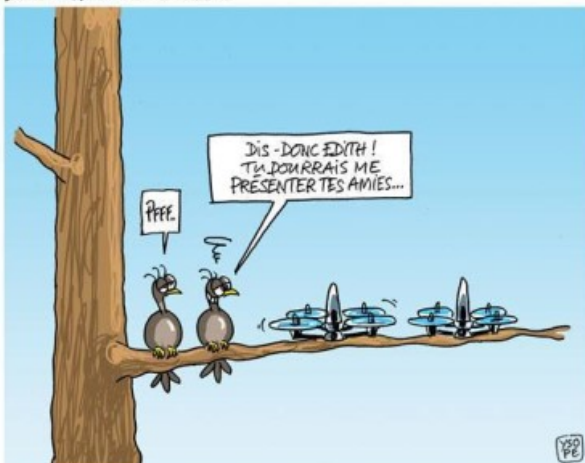
Réglementation : Les vols des drones civils sont "normalement" limité à 150 m (500 ft) du sol.

Les avions, en dehors des phases de décollage et d'atterrissage, ne doivent pas voler en dessous de 150m sol (500 ft AGL).

Donc pas de problème !! mais il est difficile d'évaluer cette hauteur pour les pilotes d'avion et les télépilotes de drones. **Alors méfiance ne jouez pas avec le feu.**

Voir Rex ACAM

DRONES DE PIATFS



Patrick Elkan - Conseiller de sécurité



Lorsque Samuel se trouva sur le tarmac de l'aérodrome, il éprouva un petit nœud au creux de l'estomac. Il avait grandi avec ces gros papillons vrombissant au dessus de sa tête. Quand il aidait sa mère à étendre les draps dans le petit jardin derrière la remise, il y avait bien sûr le blanc claquant du linge dans le ciel, mais aussi ces insectes d'acier qui lui courbaient le cou. Leur maison était un point tournant, il le sut plus tard, un repère, alors les petits coucous, en phase de descente faisaient rêver le petit garçon. Longtemps il avait gardé en mémoire le nom de « Jodel », mais au risque de vous décevoir, là ne naquit pas son désir de voler.

Samuel prit l'avion comme tout le monde, jeune adolescent avec ses parents pour quelques voyages. Il n'avait pas senti d'excitation particulière lors de ces premiers vols, ou du moins il ne s'en souvenait pas. Il se laissait simplement absorber par les paysages défilant par le hublot. Il parfaisait sa géographie, matière qu'il avait délaissée, lassé par des professeurs stupides et des programmes servant seulement pour le rattrapage du bac. Il avait fait l'impasse, rien du programme de première ni de terminale ne parvint à son cerveau, autant dire qu'il était nul en géographie. Ces quelques voyages réveillèrent mollement son intérêt pour les fleuves, la cartographie des pays, sans plus, par contre ils lui avaient donné le goût pour l'ailleurs. Il pouvait passer des heures à regarder le ciel, il

adorait voir s'étirer les grandes flèches blanches dans le bleu, parfois elles restaient droites et serrées, à d'autres moments, elles s'élargissaient, dessinant des perles moutonnées parfaitement alignées, parfois encore les vents d'altitude les courbaient légèrement. Où allaient ils, ces grands oiseaux blancs ? Est, Sud-est ? Vers la Chine, le Japon, l'Indonésie ? Un autre venait fendre le ciel à angle droit, il imaginait les passagers alignés par siège de dix, qui lisant, qui dormant en route pour les sables jaunes et les déserts de l'Afrique. Il se rêvait passager, regardait l'atlas avec certitude et gourmandise, jamais il ne s'envisagea pilote !

Samuel eut pendant longtemps autre chose à faire, d'autres chemins à emprunter. Samuel aimait multiplier les expériences et les voies différentes. Sa vie, il l'avait construite sans plan préétabli, guidé seulement par les circonstances, il voyagea, loin, longtemps, léger, avec le moins de contraintes possibles, acceptant toutes sortes de petits boulots, aime beaucoup mais sans passion. A la mort de son grand père, il était rentré, et avait choisi de travailler pour une boîte allemande qui vendait des pièces détachées pour l'aéronautique.

Il avait du s'adapter, mais qui ne s'adapte pas ? Ses parents le disaient vif et intelligent, il aurait préféré qu'on dise de lui qu'il était beau, sportif, bien bâti ! Il l'était aussi, mais il resta longtemps à l'ignorer, là n'est pas notre propos.

Et puis, sans qu'il n'en comprit vraiment la raison, il eut peur de prendre l'avion, un jour comme ça, entre Paris et Marseille, ça lui sauta à la figure, une peur bleue au décollage ! Il essaya d'autres fois, son travail l'obligeait à voyager, et en avion c'était plus rapide... Rien à faire... Il avait beau se contrôler, les décollages restaient une torture. Il trouva des subterfuges pour éviter d'avoir à le prendre, prenait sur ses week end pour anticiper ses déplacements, puis il cessa de prendre l'avion, il se sentait penaud, ridicule. Aucun discours ne parvenait à le rassurer. Cette incapacité le déprima, sa vie devint terne sans qu'il n'en comprenne toutes les raisons. Puis le temps fila un peu, il regardait toujours le ciel mais c'était avec nostalgie.

Une nuit, il rêva, il se rêva oiseau, aigle ou busard piquant vertigineusement vers une proie qui se déroba à l'instant même où ses serres se posèrent au sol. Le vol avait duré longtemps, il avait d'abord tourné, profité des courants ascendants avant de s'élancer vers le bord d'une rivière, une femme lui souriait, ce n'était pourtant pas la proie, elle était au bord, sa chevelure brune volait dans le vent. La sensation du vol était encore dans son corps lorsqu'il se réveilla. Il en éprouva un plaisir immense. Il réfléchit à peine, chercha le numéro de l'aérodrome le plus proche, le composa et prit rendez vous pour la semaine suivante. Soit, il avait peur au décollage et bien il allait décoller, il allait s'offrir un baptême de l'air sans rien dire à l'instructeur et il verrait bien.

La chaleur exhumait du goudron gris, le robin rouge et blanc lui faisait de l'œil, le jeune instructeur lui présenta l'avion, ils en firent le tour ensemble. Même pour un baptême il fallait inviter le pénétrant à faire connaissance avec l'oiseau. Samuel était silencieux, avec un sourire un peu figé sur les lèvres. Son ventre tirillait, sa gorge s'était un peu nouée. Mais la gentillesse et l'attention de l'instructeur lui inspiraient confiance. Samuel avait lu quantité de chose sur le pourquoi les avions volent, pourquoi finalement c'est un moyen de transport sûr, sur la portance de l'air, sur les turbulences, mais il fit celui qui ne connaissait rien.

L'instructeur l'invita à contourner l'aile droite, à prendre soin de ne marcher que sur la bande noire située à l'emplanture, puis à s'asseoir, à ajuster son siège et sa ceinture. Le cœur de Samuel se mit à battre vite. Ainsi allait il décoller dans ce petit coucou aux ailes en bois et toile ? L'instructeur était rassurant, méthodiquement, il fit toutes les vérifications d'usage, brancha les casques, la voix nasillarde du contrôleur annonçait la piste, la direction du vent et la pression atmosphérique du jour.

C'était parti, l'hélice tournait, l'avion quitta le parking, Samuel était calé dans son siège tout à la fois tendu et excité. Le pilote quoique concentré lui expliquait plein de choses auxquelles il ne comprit presque rien, il cala une respiration régulière comme lui avait appris sa professeur de yoga, étendit ses jambes. Les hangars défilaient, on tourna à gauche : « autorisé à décoller piste 32 », le coucou roula vers la piste, « on décollera de l'intersection » avait précisé l'instructeur, Samuel entendit le moteur vrombir, l'avion trembler un peu, son estomac eut à peine le temps de faire un nœud, ses mains accrochées au siège, que doucement l'avion décolla.

Il n'avait parlé à personne de son projet, personne n'aurait compris sa démarche. Pour tout le monde Samuel était devenu celui qui avait peur au décollage et qui donc ne prenait plus l'avion. Enfin non, pas tout à fait personne ! Il avait appelé Noémie dans la foulée, elle ne répondit pas, il lui laissa un message bref, il était sûr de sa réaction ! Qu'est ce qu'il avait aimé cette femme ! A cet instant précis il se remémora sa peau, le bleu porcelaine de ses yeux, rendus plus bleu encore par le noir de ses cheveux. Un court instant, il retrouva, presque intactes toutes les sensations qu'il ressentait en sa présence. Que c'est indécent d'avoir aimé une femme ainsi, mais ce fut le cas. Rien que d'évoquer son nom, des années après, il en avait encore le cœur serré. Il l'avait rencontré un jour de grève des transports, Paris n'était plus qu'un écheveau inextricable de voitures et de camionnettes emmêlées, après plus de trois quart d'heure d'attente

à une borne de taxi, ils avaient décidé de partager la course, ils allaient tout deux dans la même direction. La suite n'a pas besoin d'être racontée, elle fut intense... Mais Noémie était pilote, elle n'aimait qu'être en l'air, Noémie ne voulait pas s'attacher, Noémie voulait voler et mettre sa passion au profit des autres. En plus d'être commandant de bord, ce qui épatait Samuel, elle partait faire des missions pour « Aviations sans frontières », bref Noémie était une femme inaccessible.

Il lui avait avoué sa peur, un soir, au creux d'une belle nuit, sur une terrasse en bois face à l'Atlantique. Elle l'avait emmené à Biscarosse, sur la base d'hydravion Latécoère ; son père avait été pilote sur ces lignes reliant la France aux Antilles, ils avaient ensuite rejoint l'immense plage... Elle avait souri, il avait senti son sourire dans le noir, elle ne s'était pas moquée de lui, elle n'avait fait aucun commentaire, elle avait seulement dit : « apprend à piloter, tu comprendras ».

Noémie s'était envolée, aucun homme ne pouvait la retenir, Samuel avait été dévasté, il avait voulu repartir loin, un hiver et un printemps cela avait duré ou peut être plus, dix ans avaient passé, mais il avait gardé cette phrase comme un talisman.

Lorsque l'avion bifurqua vers la montagne et se cala en palier, Samuel fut envahi d'une joie immense, il ferma les yeux un bref instant, et retrouva intacte l'intensité de ce qu'ils avaient partagé, son corps était calme, détendu, lorsqu'il les rouvrit, l'instructeur lui proposa de tenir le manche, c'est avec une étonnante assurance qu'il fit cap à l'est, vers la Chine, vers le Japon !

Pauline OLPHE-GALLIARD

Sécurité

Procédure « Hiver »

Rappels du Bulletin Sécurité « Hiver » (Octobre 2012)



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 avion froid), 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 à appliquer les procédures recommandées :

- Aérogest prend ce temps en compte lorsque vous cochez la case dédiée, située en bas de la page d'enregistrement des vols
- Notez cette information sur le carnet de route.

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

Lorsque la différence entre la température et le point de rosée est inférieure à 2°C , il y a risque d'apparition de brouillard en basses couches.

- D'une manière générale, gardez à l'esprit que :
- les conditions risquent d'être incertaines lorsque : $T^{\circ} - Td^{\circ} < 6^{\circ}\text{C}$.
- Humidité + diminution de température = plafonds bas et mauvaises visibilités, 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.

2. Mise en route

En cas de température basse ($T^{\circ} \leq 5^{\circ}\text{C}$) :

- Vérifiez 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.

3. Roulage et Essais moteur

Ne commencez 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, vérifiez la température et la pression d'huile.

4. En vol

Ne volez pas 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.

6. 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.

Patrick Elkan (Conseiller de sécurité)

Voyages, Vols & Animations

- **29 Octobre** : Sortie Club- Mende
- **04 Novembre** : Soirée Châtaignes
- **04 Novembre** : Nettoyage d'automne
- **26 Novembre** : Sortie club - Corse
- **17 Décembre** : Sortie club - Castres Mazamet
- **13 Janvier** : Galette et soirée de lancement 2018
- **20 ou 27 Janvier** : Soirée des Icares

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 « taxis » de Vancouver - Photo: Bastien LATGE

Bravos... et... Bienvenue

Il ont obtenu le PPL :

BREHON	Grégoire	25/05/2017 I	AN	CHALUMEAUX	Marcus	28/08/2017 RIP
DAMOURETTE	Alexandre	04/08/2017	LSE/LTD	DOUVENEAU	Arnaud	21/10/2017 LTD

Félicitations !

Ils, Elles ont adhéré à l'ACAM :

RANDUINEAU	Amandine	EP
GAREL	Sébastien	EP
DOUBRAVA	Christian	EP
GRIFFON	Paul	EP
FAGES	Clément	EP
DURAND-VIEL	Albane	EP
CHAIGNEAU	Eric	EP
BOURGEOIS	Fabrice	EP
PERTUSOT	Gabriel	PPL
PONTET	Jean-Claude	PPL
BENARD	Patrick	PPL
NEGRONI	Frederic	PPL

DURAND	Thibault	PPL
BERTRAND	Dominique	PPL
ROCHE	Dominique	PPL
PARDOUX	Pierre	PPL
BETTEMBOURG	Mikael	PPL
DUMAS	Richard	PPL
TEXIER	Gérard	PPL
BUFFETEAU	Arnault	PPL
HELLER	Marc	PPL
GROSMAN	Marc	PPL
MLYNARCZYK	Alexandre	PPL
DUMEZ	Victor	CPL A
Plus 3 BIA.		

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	Juil.	Aout	Sept.	Trim.	2017	Avions	Juil.	Aout	Sept.	Trim.	2017
ACAM						ANEG					
RU	62:08	67:30	51:25	181:03	519:15	NN	26:40	15:22	12:19	54:21	129:36
ZG	64:36	54:04	63:04	181:44	416:00	AS	41:54	57:00	36:24	135:18	313:34
LL	51:41	30:48	26:01	108:30	323:05	ZY	48:36	45:36	11:36	105:48	224:48
AM	40:05	39:39	20:10	99:54	269:22						
EH	46:53	13:08	13:47	73:48	182:10						
Total 1	265:23	205:09	174:27	644:59	1709:52	Total 2	117:10	117:58	60:19	295:27	667:58
						Total Général	Juil.	Aout	Sept.	Trim.	2017
							382:33	323:07	234:46	941:31	2377:50