

# Contact !

N° 90 - avril mai juin 2019



## Aéro Club Aix Marseille

*Donnez-vous des ailes...*



## Edito



Bonjour à tous, et bienvenue dans cette nouvelle édition de notre revue CONTACT !

2018, une bonne année, mouvementée ! Nous avons volé plus que prévu, tant en « voyage » qu'en école.

Dans un contexte où l'environnement réglementaire et technique de l'aviation de loisir bouge beaucoup en France et en Europe, l'ACAM, avec tous ses bénévoles aux manettes, veille en permanence à rester en conformité avec ces évolutions, et à tenir les échéances qui se présentent les unes après les autres.

Nous sommes maintenant structurés en DTO (organisme de formation déclaré), avec un Responsable Pédagogique. Et nous avons conservé la fonction de Chef Pilote pour nos pilotes brevetés. Du côté du nouveau gestionnaire privé EDEIS de notre terrain (depuis 2018, après la Chambre de Commerce Marseille Provence) les choses avancent, nous espérons signer notre convention avant l'été.

Notre flotte d'avions évolue aussi, car notre partenaire, l'ANEG, a dû envoyer le PA 28 sur un autre aérodrome en Février de cette année 2019.

Pour que nos membres puissent voler sans nouvelles difficultés, deux nouveaux avions arrivent au Club en ce printemps 2019. Depuis Mars, un ROBIN Aiglon, avion de voyage quadriplace métallique, compense le départ du PA 28 de l'ANEG. Début Mai, un avion de voyage quadriplace ROBIN DR400 remplacera notre GULL, immobilisé plusieurs mois pour une révision importante et le remplacement de son entoilage.

Les idées ne manquant pas, l'AIGLON va partir tout le mois de Mai au Maroc et aux Canaries pour offrir à nos membres la possibilité de voler autrement ! Selon le succès de cette expérience inédite, nous examinerons l'opportunité de la renouveler au Maroc, ou sur d'autres destinations.

Le printemps devrait voir également la mise en place à l'ACAM du Vol à Frais Partagés Elargi, en coordination avec la FFA et son partenaire WINGLY.

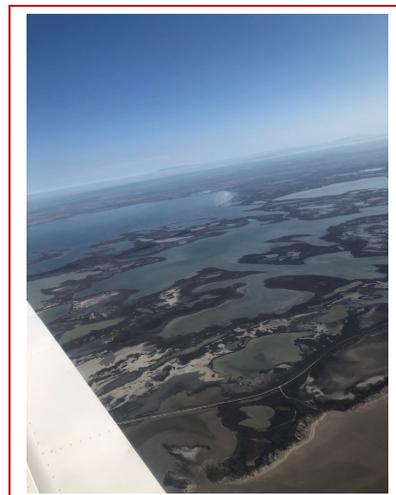
Comme toujours, d'autres évolutions sont en cours de réflexion, tant en interne à notre club qu'avec l'ANEG. Nous vous en tiendrons bien entendu informés.

Et pendant ce temps, n'oublions pas nos sorties club, notre jour le plus Corse fin Juin, notre Barbecue convivial de mi-Juin ouvert à tous nos amis, et la cérémonie de remise des BIA également en Juin.

N'oublions pas non plus nos instructeurs, qui vous permettent d'entretenir votre compétence et votre plaisir de voler en toute sécurité.

Bons vols, les amis !

*Le Président*  
**Alain Seguin**



Arrivée en Camargue  
Photo Bastien Latgé

### Dans ce numéro :

<b>Edito</b>	<b>p.2</b>
<b>Découverte</b> <b>S.F.O. Museum</b>	<b>P.3</b>
<b>Découverte</b> <b>Pourquoi Chabeuil ?</b>	<b>P.4</b>
<b>Expérience</b> <b>Mise en route des potron minet avec un élastique</b>	<b>P.6</b>
<b>Sécurité</b> <b>De la dangerosité de l'hélice</b>	<b>P.8</b>
<b>Sortie Club</b> <b>Albi - LFCI</b>	<b>P.9</b>
<b>Expérience</b> <b>Termes de l'aviation d'hier et d'aujourd'hui</b>	<b>P.10</b>
<b>Sécurité</b> <b>Vérification des performances</b>	<b>P.11</b>
<b>Infos Club</b> <b>Bravos et Bienvenue</b> <b>Rendez-vous, Evènements....</b>	<b>p.12</b>

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

### CONTACT !

**Directeur de la publication :**  
Alain SEGUIN

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

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Yves DESPAS, Patrick ELKAN, Jean LECUYOT, Maurice TEGLIA, Pascale HEBÄCKER

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

©Aéro Club Aix Marseille

Aéroport International de San Francisco, juin 2017.

Retour vers la France après un périple en train depuis Chicago...

J'ai un peu de temps avant d'embarquer, et je repère un panneau «MUSEUM & LIBRARY».

A l'entrée, un moteur en étoile, sur le mur, une grande et rutilante hélice tripale, suspendues, 2 maquettes de gros hydravions... la machine à remonter le temps est en route.

Nous sommes dans les années 30, le transport aérien est en plein développement. La Pan Am se lance sur des lignes transocéaniques, au départ de San Francisco vers Hawaï, les Philippines et la Chine. Elle utilise 3 gros hydravions Martin M-130 qui seront connus sous le nom de «China Clipper» puis, à partir de 1939, des Boeing 314 qu'elle avait spécialement commandés.

C'est une hélice de M-130 qui est exposée. La petite taille des maquettes permet difficilement d'imaginer ce qu'étaient ces grosses machines.

Les voyages sont encore longs, une soixantaine d'heures de vol et des escales à Honolulu, Midway Island, Wakes Island, Guam et Manille. L'aménagement et le service à bord s'inspirent des classes supérieures des paquebots dont il faut capter la clientèle aisée. Les repas sont servis à table par des steward stylés!

La première liaison commerciale vers Manille eut lieu le 21 octobre 1936. Il emportait moins de 20 passagers!<sup>(1)</sup>

Le transport aérien à partir de San Francisco est le thème principal du musée et des archives.



B314 au décollage



DC3 Mainliner

New York qui rencontre un grand succès. Le vol, avec les escales, permet de traverser les Etats Unis en seulement 16 heures! C'est pour l'époque un progrès extraordinaire.

«United Airlines» qui fut la première compagnie à employer des «stewardess», autrement dit en français, des «hôtesse de l'air»,<sup>(2)</sup> met en place une organisation permettant de servir des repas chauds à bord.

La mise en service du DC 3 marque le début de l'ère moderne du transport aérien.

Quant aux hôtesse de l'air elles occuperont dans les années 50-60 une place importante dans la publicité des compagnies aériennes au point de devenir un véritable mythe, fort éloigné des réalités du métier, mais dont le charme et l'élégance, symboles du haut niveau de qualité des prestations de la compagnie, étaient propres à séduire une clientèle encore majoritairement masculine. Les compagnies n'hésitent pas à faire appel à de grands couturiers pour créer leurs uniformes.

C'est précisément le thème de l'exposition du musée «Fashion in Fly». Dans les vitrines aménagées sous les arcades, on peut admirer une collection d'uniformes d'hôtesse de nombreuses compagnies, signés par des couturiers plus ou moins célèbres. Dans la galerie une collection de photos complète l'expo dont j'ignore si elle est permanente. On peut aussi voir quelques anciens calendriers de compagnies.

Le lieu, surprenant, est en soi une pièce du musée. Deux rangées d'arcades, encadrent un dallage en marbre. Elles sont surmontées d'une galerie à laquelle donne accès un beau double escalier.

C'est un réaménagement de la salle d'embarquement de l'aérogare de 1937.

Deux grandes maquettes y sont suspendues.

Elles sont symboliques de l'histoire du transport aérien à San Francisco.

Le Fokker F VII est un des premiers avions de transport trimoteur.

Le «Southern Cross», avec un équipage de 4 hommes (pilotes, navigateur et radio) commandé par l'Australien Charles Kingsford Smith réalisa un vol San Francisco-Brisbane en 1928, préfigurant les liaisons transpacifiques évoquées ci-dessus.

Le DC 3 «Mainliner» est mis en service en 1936 par «United Airlines»

Il y a 8 vols quotidiens vers Los Angeles et un vers

SFO Museum





Lobby passagers 1937

Rien d'extraordinaire, le musée est, je crois surtout riche de ses nombreuses archives, mais on y passe un petit moment agréable loin du bruit et de la foule dans une ambiance d'un autre âge.

C'est l'heure d'embarquer, je prends ma place dans la queue serpentine des contrôles de sécurité. J'avais la tête dans les nuages, avec les ombres du passé, me voilà brutalement ramené à la triste réalité de notre temps. Une policière passe et repasse dans la file avec son chien renifleur, nous échangeons un sourire...un zeste d'humanité dans ce monde en folie.

Yves DESPAS  
Photos Yves Despas

1 - La première liaison postale avec Manille eut lieu en novembre 1935. Le navigateur sur ce vol était Fred NOONAN qui disparut avec Amélia EARHART lors de sa tentative de traversée du Pacifique en 1937.

Divers vidéo sur Youtube racontent l'histoire de ces lignes et de ces hydravions. Voici quelques liens :

[www.youtube.com/watch?v=T\\_ixXy9JiRE](http://www.youtube.com/watch?v=T_ixXy9JiRE)

[www.youtube.com/watch?v=c9bBZGZ1Hpk](http://www.youtube.com/watch?v=c9bBZGZ1Hpk)

[www.youtube.com/watch?v=XR0K6HfDe4w&pbjreload=10](http://www.youtube.com/watch?v=XR0K6HfDe4w&pbjreload=10)

[www.youtube.com/watch?v=V7MXwVhoi\\_Q](http://www.youtube.com/watch?v=V7MXwVhoi_Q)

2 - La première hôtesse s'appelait Ellen CHURH. Infirmière américaine, passionnée d'aviation, elle réussit à se faire embaucher par Boeing Air Transport (qui deviendra United Airlines) et fit son premier vol entre San Francisco et Chicago le 15 mai 1930. 3 mois plus tard BAT embauchait une vingtaine de jeunes femmes !

## Développement de la flotte - F-GCAR & F-GCUB

L'ACAM a fait l'acquisition de deux nouveaux Robins :

### F-GCAR :

- o Robin Aiglon de structure métallique de 180 Cv
- o Lâché solo sans supplément jusqu'à fin Juin 2019



### F-GCUB :

- o Robin DR400 de 180 Cv
- o Tarif horaire identique au F-GULL
- o Lâché solo sans supplément tarifaire jusqu'à fin Juin 2019
- o Les conditions du lâché solo sont à voir avec votre instructeur référent, avec deux particularités (par rapport à F-GULL):
  - ◇ Ensemble radio/radionav/gps GNS 430 (+ boîte de mélange)
  - ◇ Commande de frein par levier manuel central

Ces deux avions peuvent d'ores et déjà être réservés sur Aerogest-résa.

Depuis plusieurs semaines, nous essayions d'aller passer quelques heures ensoleillées en Corse. Malheureusement, la météo n'a jamais été en notre faveur lorsque nous étions disponibles. Puis, enfin, les planètes se sont alignées : avion disponible, météo au rendez-vous, et nous en pleine forme !

*Mer de nuages*

Et... tourisme oblige, nos amis corses ont mis des restrictions à la venue d'avion légers sur leurs terrains!

Nous sommes donc passé en mode plan B pour une destination que nous affectionnons, Chambéry-Aix les Bains. La veille du départ, maillot et serviette de bain préparés pour le pédalo et baignade dans les belles eaux du lac du Bourget. Avant de partir la MTO n'était pas exceptionnelle mais ça devait passer avec des nuages vers la dent du chat. Décollage, vol tranquille jusqu'au niveau de Valence. Là, mer de nuages en vue du côté où nous voulons aller. Avant de prendre une décision, passage on top. Très vite, la vue des nuages et un message au contrôle de Chambéry confirment nos craintes. Il faut se rendre à l'évidence : demi-tour, et plan C, on va se poser à Valence-Chabeuil, on devrait y être pour déjeuner.

Poser sans problème, mais... il est près de midi. Dès notre entrée dans le bâtiment tout neuf de l'aérogare, excellent accueil. Personnel très sympa, installations fonctionnelles et toutes neuves, bar ouvert, on nous fait un café, mais pas de restauration en vue. Belle surprise, le barman-pompier nous informe qu'une Zoé est mise gratuitement à disposition des pilotes de passage. Par chance elle est libre\*.



Renault Zoé a disposition\*

En route pour une vadrouille vers Chabeuil, ses beaux remparts et ses rues étroites. Nous déjeunons en terrasse dans un resto sympa (pour 32€ pour 2 personnes, café et vin compris). Après ce bon moment, retour au terrain pour redécoller vers Aix.

Paiement de la taxe, pas trop cher, et au moment de rejoindre l'avion, surprise, une Porsche s'élance sur la piste ! Nous retournons voir le pompier-barman qui nous explique que la piste a été fermée par NOTAM de 12h à 17h30 pour un comité d'entreprise qui emmène son personnel dans des voitures à plus de 200km/h.

Heureusement, nous n'avons pas attendu trop longtemps, la piste a été libérée avant 17h. Journée pleine d'imprévus, mais finalement riche de bonnes surprises sur l'accueil à Chabeuil !

Pascale HEBÄCKER  
Photos Pascale HEBÄCKER

*\*il est conseillé de téléphoner à l'avance pour la réserver.*





## **Pensez Contact ! Edition 91 et communication**

Lors de vos vols, pensez « Contact ! » et communication : prenez des photos et des vidéos (sans prendre de risque, évidemment), pensez article, partage et développement du club.

### **Facebook (site publique)**

Si notre site web fournit les informations nécessaires sur notre flotte, nos offres et le pilotage en général ; notre page facebook (publique) doit être le reflet des activités des adhérents de l'ACAM. Aussi n'hésitez pas à poster sur le site : chaque sortie permet de montrer ce qu'est un vol dans notre région, avec nos avions, etc... il aide à attirer de nouveaux adhérents et donc participe au développement du club.

### **Magazine Contact !**

En plus de la fourniture d'articles plus généralistes, le magazine du club est aussi celui que prennent nos visiteurs quand ils passent au club. Il reste un moyen important d'attirer des adhérents et que nos visiteurs repartent avec un document en main. Pour vos articles, je suis à votre disposition pour vous aider si cela est nécessaire : n'hésitez pas à me contacter ([bastien@latge.net](mailto:bastien@latge.net)).

N'oubliez pas de penser « Contact ! », vous en êtes des contributeurs importants.

Bastien LATGE

### De la dangerosité de l'hélice...

On sait tous que cet élément généralement placé à l'avant de nos avions sert à transformer l'énergie de l'arbre moteur (mouvement rotatif) en force longitudinale "la traction", force qui vaincra la traînée. Ce qu'on ne dira jamais assez c'est combien la manipulation, l'approche de cette hélice requiert de précautions pour éviter les accidents (vérification des contacts, magnétos, richesse et éventuellement cales en place).

Dernièrement sur l'aérodrome de Salon-Eyguières un pilote nommé Charles Vachon est mort suite à un choc avec une hélice.

Charles Vachon a occupé le poste de Chef-pilote au centre de Vol à Voile de La Crau (C.V.V.C.) pendant de nombreuses années. A la retraite il continuait d'aider le club notamment le week-end . Il était instructeur de vol à voile et remorqueur ; mais ce qu'il affectionnait par dessus tout c'était instruire les élèves sur la "mobylette"; c'est le surnom familier du moto-planeur SF28, appareil présent dans pratiquement tous les clubs de vol à voile.

Les circonstances de l'accident : le terrain était boueux suite aux pluies des jours précédents et le temps était humide. Charles part donc sur la mobylette avec un élève et au cours du roulage il redoute à un moment que l'aile n'accroche le grillage de clôture. Il descend alors de l'appareil (moteur tournant) pour vérifier et c'est au cours de cette manœuvre qu'il s'est fait entailler le visage par l'hélice ! A t'il glissé, a t'il dérapé ? Il n'a pas été possible de répondre à cette question ! L'élève affirme que l'appareil est resté à l'arrêt. Transporté d'urgence par hélico à Marseille, il est décédé de ses blessures à l'hôpital.

Charles aimait jardiner à ses moments perdus et on lui doit tout l'environnement floral du club-house ce qui rendait l'abord fort agréable ! Il aimait aussi particulièrement cette citation :

"...Pilote je voulais être et pilote je suis  
Avec cette passion du vol qui me poursuit  
et quand viendra le jour de replier mes ailes  
Je fermerai les yeux pour retrouver le ciel..."<sup>(1)</sup>

Et s'il a pu dédier une grande partie de sa vie au pilotage on ne peut ressentir qu'injustice et colère qu'une hélice mette fin à cette passion.

*Jean LECUYOT*

(1) Extraits de "Eclats de vie d'un pilote de chasse " de Jean-Louis SEBASTIANI

## Sortie Club

### Albi - LFCI

Si nous venons de passer à l'heure d'été, le fond de l'air reste frais en ce beau matin du dimanche 31 mars 2019. Ainsi, Albi, la destination de notre escapade programmée est confirmée au vu des conditions météo récoltées par les pilotes de nos 2 appareils, "AS" (le Cessna C172) avec Alain Faure et Yves Petit, et "AR" (le petit nouveau, un Robin R 1180 T ) avec Rémi Poncino et Bastien Latgé. Sur cette dernière machine , appelée aussi "Aiglon", Benoit Foussard assurera la fonction de Co-pi Instructeur à l'aller et au retour. Après une prise en compte des facteurs techniques et pratiques, le facteur humain n'est, lui non plus, pas négligé, autour du café chaud et des viennoiseries...

Notre petite assemblée se dirige vers le hangar et s'emploie à sortir les 2 appareils prévus. Peu avant la mise en route, 2 "siphonneurs" viennent discrètement nous soulager de quelques litres de carburant, suite aux problèmes de la pompe locale (n.b. : "elle" et "lui" ont été rapidement démasqués sous l'identité de... "Pan ! Pan ! Argh ! J' emporte le secret !).

"Sous moi, donc, cette troupe s' avance, et porte sur le front une mâle assurance. Nous partîmes 500 ; mais par un prompt renfort, nous nous vîmes 3,000 en arrivant au port". Ni 500, encore moins 3,000, juste nous 7 (Dominique, Alain, Yves, Bastien, Benoit, Rémi et votre serviteur)! Et je dirais même moins, car, car... après le départ d' "AR" (4 pax) en Rwy 32, nous apprendrons avec déception qu' "AS" restera au sol, avec ses 3 voyageurs, dans l' impossibilité de démarrer.



*Ainsi font, font, font...*



Albi

Bon an, mal an, Le R1180T poursuit son vol par la voie "sud", la côte. AW, NB, verticale LFML, Carry-le-Rouet, Ponteau, Port-Saint-Louis, Frontignan. Il est décidé alors de monter à 6,500 ft, car des entrées maritimes du Golfe du Lion, forment un voile au survol de la terre-ferme, loin devant nous, presque jusqu'à destination. Nous devinerons au travers de ce filet blanchâtre, Clermont-l'Hérault, Le lac du Salagou, et Saint-Affrique avant de rejoindre enfin notre destination, LFCI Albi-Le Séquestre. Aux confins ouest du piedmonts albi-geois, entre sud du "Parc Naturel Régional des Grand Causses" et nord du massif des "Monts de Lacaune", le ciel y est bien dégagé et devons prendre patience avant d'atterrir, après une attente en circuit d'hippodrome. Des parachutages son en effet en cours et nous ne nous poserons, après communication avec le largueur, qu'une fois tout ce beau monde (parachutistes et leur avion) au sol... Ldg Rwy 09, ravitaillement en carburant et poussette au parking (proche)...

Ayant brièvement attendu un équipage toulousain (sur "Aiglon" aussi !), amis de Rémi, notre petit comité de 8 membres se dirige vers la sortie. Pas de transport en public (ligne K) le dimanche, depuis l'aérodrome vers le centre-ville. Bastien nous dégotte un taxi sympathique qui, au passage nous vantera l'accueil et l'hospitalité polonaise d'un de ses voyages "spirituel" (90° avec une herbe dedans...) et, nous transbordera en 2 voyages, au pied de la Cathédrale Ste-Cécile. Il est l'heure de notre "ravitaillement" et nous trouvons place, non sans mal, en 2 tablées séparées, en terrasse ensoleillée d'un des nombreux restaurants fréquentés de la place de l'Archevêché. "Les jeunes avec les jeunes; les... autres avec les autres". Visites diverses et déambulations variées sont au choix de chacun. La Cathédrale Ste-Cécile, le Musée Toulouse-Lautrec, les rues du Castelvieil et du Viel-Albi, les jardins du Palais de la Berbie, etc. "Même en courant je n'aurai pas le temps". Mon choix sera d'accompagner Benoit à l'exposition Giacometti (niveaux -1 & -2, du Musée Toulouse-Lautrec), sculpteur, artiste-peintre et dessinateur surréaliste helvète, puis d'aller rapidement faire un tour aux jardins du Palais de la Berbie, pour y faire quelques photos.

Notre "G.O." (gentil organisateur) Bastien, nous informe via nos "portables" que nous avons rendez-vous avec notre sympathique chauffeur à 15h40 pour le trajet vers "Le Séquestre". Beaucoup d'animation à proximité du terrain en cette fin de dimanche après-midi. Des parachutages sont toujours en cours (juste au-dessus...) et le circuit automobiles et kartings mitoyen aux infrastructures se fait entendre derrière des palissades (voir Notam & carte VAC qui informent que : "la piste est réduite à 1,200 m. les jours d'activités du circuit automobile"). Par chance, seuls "les petits-bolides-au-ras-du sol" tournent et nous pourrions disposer de toute la longueur de la piste, comme pour notre arrivée.



Cathédrale Sainte-Cécile

Il est maintenant 16 heures bien passées et nous voilà installés pour le trajet retour. Notre "Aiglon" s'élance et, c'est bien chargé (en carburant et... ses occupants en bons repas) qu'il reprend sereinement les airs, Rwy 09, avec Benoit en "siège-droite", Rémi et moi-même en "sacs-de-sable", et Bastien, notre CdB qui aura préalablement validé la suggestion d'une route touristique, à peine plus éloignée de la "directe", à savoir : survol d'une partie des Gorges du Tarn, le plateau du Larzac et "LE" Viaduc de Millau (12), le Cirque de Navacelles (34), Le Pont-du-Gard (30), puis sud-Avignon, la Durance et Lambesc pour une arrivée vers 17h30 LFMA Ldg Rwy 14 par une fin de journée radieuse et limpide. Kiss landing. Retour aux installations, appareil bien rangé, nettoyage des surfaces vitrées et des bords d'attaque (Tiens ! Les insectes existent

encore ?!) et debriefing dans les locaux du club. Encore des souvenirs plein les yeux et des "trucs" appris. C'était (très) bien ! "On le refera, dis ?! On le refera ?!".

P.S. un grand merci à cet équipage, Benoit Foussard, Bastien Latgé et Rémi Poncino, pour cette invitation au voyage et pour avoir accueilli en ma personne un "sac-de-sable" curieux de tout.

Maurice TEGLIA  
Photos Bastien Latgé



**Le contrôle des performances de votre avion, fait partie intégrante de la préparation du vol.**

En particulier, nous devons vérifier que les distances disponibles pour l'atterrissage et surtout pour le décollage sont suffisantes pour retenir un terrain en tant que : Destination, Détournement ou Dégagement.

*La distance nécessaire au décollage étant toujours supérieure à la distance d'atterrissage, il serait regrettable de se poser sur une piste et de ne pas pouvoir en redécoller. (Sauf urgence).*

**Attention : Aux pistes courtes, aux pressions basses et/ou aux altitudes élevées, aux températures chaudes, aux masses importantes, au vent (surtout arrière), aux états des pistes, aux obstacles dans la trajectoire de décollage et éventuellement aux vents rabattants.**

**Tous ces paramètres individuellement ou combinés doivent vous alerter et vous rendre très prudent.**

Noter les paramètres qui influencent la distance de décollage :

- La masse de l'avion
- La pression atmosphérique
- La température au sol au moment du décollage (et sur la piste)
- L'état de la piste (en dure ou en herbe mais aussi sèche ou mouillée...)
- La pente de la piste
- Le vent en force et direction
- Le choix de la position des volets
- La trouée de décollage ...

Suivant les manuels de vol de chaque type d'avion, les paramètres pris en compte sont plus ou moins complets. Mais dans TOUS les cas le calcul des distances doit être effectué.

Les performances définies dans les manuels de vol sont établies pour :

- Une atmosphère standard :  
D'où la nécessité de calculer l'ALTITUDE PRESSION (Zp) qui est le reflet (en pieds donc altitude) de la différence de pression qui règne sur le terrain de décollage avec la surface isobarique standard de 1013,25 HPa.

$$Zp = (1013 - QFE) \times 30 \text{ Ft}$$

- Un avion neuf, avec des ailes impeccables, un moteur neuf donc un rendement optimum, une hélice neuve et pilote standard. Tous ces éléments n'étant pas réunies il y a lieu de prendre **une marge raisonnable de sécurité de 30%**.

**A la fin de la détermination de la longueur de piste nécessaire, compte tenu de tous les paramètres, ajouter 30 % au résultat et vérifier que**

**Distance calculée < à la Distance de piste disponible**

### Méthode synthétique du calcul des performances de Décollage et Atterrissage

#### 1 - Calcul de l'Altitude Pression : En fonction soit :

- Du QNH local et de l'altitude terrain
- Du QFE

#### 2 - Entrer dans les tableaux (ou les courbes) en prenant en compte (si disponible):

- La masse
- La température réelle, ou l'écart par rapport à la T° standard

#### 3 - Lire la distance de roulement (DR) et la distance de décollage (DD)

#### 4 - Appliquer les corrections :

- De vent
- D'état de la piste (Dure ou Herbe)
- Suivant les manuels de vol : Il y a la possibilité de corriger en fonction de
  - l'état de la surface (sèche, mouillée)
  - la pente de la piste

#### 5 - Appliquer le coefficient de sécurité de 30 %

Sur la distance de décollage trouvée et vérifier que celle-ci est inférieure à la distance disponible

Patrick Elkan (Conseiller de sécurité)

### Voyages, Vols & Animations

- **14 Juin** : BBQ organisé par l'ANEG, présentation des nouveaux avions
- **22 Juin** : Remise des diplômes du BIA
- **30 Juin** : Sortie Club- ACAM on the beach - Corse



### 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)



LFMA, il y a quelques années...

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

#### Il ont obtenu leur qualification :

Teddy BOURGOIN	PPL	07/05/2019	LVS	Stéphanie NAUDAN	LAPL	23/02/2019	FSA/IAN
Zéphir LORNE	PPL	20/03/2019	LTD/ELK	Patrick DOUILLON	LAPL	12/02/2019	IAN
Colin ROUX	PPL	20/02/2019	ELK/GCA	Jean-Bapt. LECARLATE	PPL	17/04/2019	ELK
Pierre MERCIER	BB	15/03/2019	JGM/RBE				

**Félicitations !**

#### Ils, Elles ont adhéré à l'ACAM :

Depuis la dernière parution de Contact !, il y a eu beaucoup de nouveaux adhérents. Il est impossible de les lister tous ici, faute de place. Bienvenue donc aux 84 nouveaux adhérents (dont 48 BIAs).

**Bienvenue à l'ACAM !**

### Activité Flotte

Avions	Jan.	Fév.	Mars	Trim.	2019	Avions	Jan.	Fév.	Mars	Trim.	2019
<b>ACAM</b>						<b>ANEG</b>					
<b>RU</b>	61:40	00:00	54:17	<b>115:57</b>	<b>115:57</b>	<b>NN</b>	13:21	11:14	11:27	<b>36:02</b>	<b>36:02</b>
<b>ZG</b>	46:01	78:42	78:49	<b>203:32</b>	<b>203:32</b>	<b>AS</b>	00:00	00:36	38:43	<b>39:19</b>	<b>39:19</b>
<b>LL</b>	23:30	49:07	30:42	<b>103:19</b>	<b>103:19</b>	<b>ZY</b>	8:00	8:58	00:00	<b>16:58</b>	<b>16:58</b>
<b>AM</b>	27:46	40:35	44:58	<b>113:19</b>	<b>113:19</b>						
<b>EH</b>	13:13	22:17	13:54	<b>49:24</b>	<b>49:24</b>						
<b>AR</b>	00:00	00:00	13:34	<b>13:34</b>	<b>13:34</b>	<b>Total 2</b>	<b>21:21</b>	<b>20:48</b>	<b>50:10</b>	<b>92:19</b>	<b>92:19</b>
<b>Total 1</b>	<b>172:10</b>	<b>190:41</b>	<b>236:14</b>	<b>599:05</b>	<b>599:05</b>	<b>Total Général</b>	<b>Jan.</b>	<b>Fév.</b>	<b>Mars</b>	<b>Trim.</b>	<b>2019</b>
							<b>193:21</b>	<b>211:29</b>	<b>286:24</b>	<b>691:24</b>	<b>691:24</b>