

# Contact !

N° 82 juillet-août-septembre 2015



**Aéro Club Aix Marseille**

*Donnez-vous des ailes...*



# Edito

Un éditto en trois mouvements, et tout d'abord, **le présent**: c'est l'été, la belle saison, redécouvrez les vols du petit matin, avec une meilleure visibilité, et la fraîcheur (tout est relatif) au rendez-vous. Et puis, suivons les conseils rappelés par notre chef pilote : pas de tours de piste au delà des 30°C, les aiguilles dans le vert.

## Le passé

Ces derniers mois ont été actifs, dans le secteur éducatif : une fin d'année scolaire pour l'équipe du BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique), clôturée par une remise des diplômes à la centaine d'élèves brevetés, et cette lueur de plaisir dans leur regard : premières entrées dans le monde aéronautique. C'est ainsi, par les structures aéroclubs et ces passionnés que nous sommes, que la France occupe cette place sur le podium aéronautique. C'est également la fin du 3ème cycle de cours théoriques dispensés au sein de l'Aéroclub, et l'organisation par les élèves du BBQ Elèves - Instructeurs tenu le premier samedi de Juillet. Merci à toute l'équipe éducative pour son investissement.

Ces derniers mois ont été aussi actifs dans les activités clubs, avec le Rallye ACAM-ANEG, combiné au nettoyage de printemps, nos rencontres mensuelles, au sol, le premier jeudi du mois, pour se présenter, faire connaissance et discuter de nos futurs voyages, et en vol avec la sortie club mensuelle et dominicale.

Et puis des voyages - initiatives privées, ou voyage club - un tour vers Minorque et Majorque, une ballade à Porto, un tour de France, et le jour le plus corse, c'est à notre portée.

## Le futur

Après un bon mois d'arrêt, et un passage dans les ateliers de l'importateur pour une vérification complète : trains, freins, moteur/hélice et systèmes électriques, le PS28 - F-HXAM est de retour.

Vous verrez affiché le nouveau plan de rangement des avions dans le hangar : reflex photo pour l'avoir toujours sur soi, et aussi : ne bougez pas les avions seuls. Une partie de notre budget passe en réparation suite à des chocs entre les avions dans le hangar, alors, rappelez-vous : bouger les avions est sous la responsabilité du pilote, cela demande attention, précautions et ne doit pas être fait seul.

Dans les activités phares du mois de septembre : nous organisons et accueillerons une journée de découverte du Rallye aérien sportif. C'est en préparation, suivez nos annonces sur ce sujet, affutez vos compétences, et bloquez la date dans vos agendas.

Je profite de l'éditto pour lancer un appel : notre équipe de suivi de maintenance est prête pour accueillir de nouveaux membres. Ce sujet vous intéresse, alors contactez-nous.

Le Président  
**Benoît DAMOURETTE**

## Aéroclub d'Aix Marseille-ACAM

815, Chemin de la Badesse  
13290 Aix-Les-Milles

Tel.: 04.42.24.21.70

e-mail: [acam@aeroclub-acam.org](mailto:acam@aeroclub-acam.org)

Web: [www.aeroclub-acam.org](http://www.aeroclub-acam.org)

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



LFKO - Propriano

Photo Didier Reynaud

## Dans ce numéro :

<b>Edito</b>	<b>p.2</b>
<b>Découverte Escapade à Porto</b>	<b>p.3</b>
<b>Voyage Du Périgord aux Hautes-Alpes</b>	<b>p.5</b>
<b>Découverte Sortie des Aéroclubs-Istres</b>	<b>p.6</b>
<b>Sécurité - Rangement, vigilance et températures élevées</b>	<b>p.7</b>
<b>Règlementation Vol prorogation avec un FI</b>	<b>p.8</b>
<b>Convivialité BIA—du rêve à la réalité</b>	<b>p.9</b>
<b>Découverte - Tapas y playas, les Baléares en 5 jours</b>	<b>p.10</b>
<b>Infos Club Bravos et Bienvenue</b>	<b>p.14</b>
<b>Rendez-vous, Evènements....</b>	<b>p.14</b>

## CONTACT !

**Directeur de la publication :**  
Benoît DAMOURETTE

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

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Pascale HEBÄCKER, Alain SEGUIN, Didier REYNAUD, Patrick ELKAN, Jean LECUYOT, Pierre-Alexis CHAUSSON

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

©Aéro Club Aix Marseille

Par un beau jour du mois de Mars, après l'avoir envisagé quelques semaines, nous avons renoncé à un trek aérien dans le Sahara algérien. Trop compliqué, et non dénué de risques autres qu'aéronautiques. Pour calmer notre frustration, nous optons pour une destination plus sûre, et néanmoins lointaine : PORTO, la capitale du Nord du Portugal. Décision prise, nous réservons le F-GULL du 19 au 24 avril.

L'itinéraire était simple à choisir, LFMA (Aix les Milles) - LFBZ (Biarritz) - LPPR (Porto), 640 NM, le plus court, en évitant le franchissement des sommets des Pyrénées et avec une étape à Biarritz à mi-chemin. Notre programme est le suivant :

- Dimanche 19 dans la matinée : LFMA – LFBZ (310 NM), après-midi libre à Biarritz.
- Lundi 20 dans la matinée : LFBZ – LPPR (330 NM), après-midi libre à Porto
- Mardi 21 et Mercredi 22 : Tourisme sur place, avec location de voiture à l'aéroport.
- Jeudi 23 dans l'après-midi : LPPR- LFBZ,
- Vendredi 24 selon MTO : LFBZ – LFMA



Deux semaines ont été nécessaires pour trouver les documents et la réglementation de l'Espagne et du Portugal sur leur site AIS, pour les télécharger, les imprimer, et récupérer les cartes papier devenues rares.

Tout était prêt, route programmée sur la tablette, hôtels et voiture réservés, PPR déposé pour Biarritz, handling avisé à Porto.

La veille de notre départ, coup de théâtre. Patrick BOURCHET et Gérard VINCENT nous informent que le GULL, que nous avions réservé depuis 3 semaines, est en panne (perte de puissance). Grâce à leur aide, nous avons pu obtenir l'EH pour le voyage sur la même période.

Dimanche 19, jour du départ. Temps maussade. Les TAF et les TEMSI nous intimement de ne pas partir. Nous décidons alors de modifier notre programme pour tenter de faire nos 2 vols lundi, avec une simple pause logistique à Biarritz pour l'avion et les pilotes.

Lundi matin, le beau ciel bleu n'est pas au rendez-vous. Après une analyse des données météo, nous décidons de décoller en fin de matinée pour la 1ère branche uniquement: OVC 2500 pieds d'Aix à Nîmes, et BKN 1000/4000 ft de Montpellier à Pau. Au programme, un petit côtier jusqu'à Montpellier, suivi d'un vol On Top au niveau 65, pour une arrivée à Biarritz dans l'après-midi par un CAVOK durement gagné.

Sur la route, le SIV de Toulouse nous a surveillés comme du lait sur le feu car il ne fallait surtout pas effleurer les TMA et CTR de Toulouse, avec plusieurs détournements en vol, la CTR de Carcassonne et les zones de Mont de Marsan n'étant pas moins sacrées. A l'arrivée à Biarritz, une remise de gaz pour un ULM trop lent à l'atterrissage, 2 tours d'attente pour les décollages Air France, et un dégagement sur un parking provisoire pour le roulage d'un jet, ... 25mn perdus. Refuelling (« JET A1, vous êtes sûrs ? » nous a-t-on demandé), taxi jusqu'à l'hôtel, et dîner au bord de l'océan par un splendide coucher de soleil.

Mardi matin, prise de météo, excellente (visi>10 km, pas de nuages en dessous de 10 000 ft, vent faible), dépose du plan de vol au FL 65 pour franchissement des 2 frontières, malgré la règle semi circulaire du Portugal (impair +5 de 90° à 269°), et petit contrôle traditionnel des papiers par la gendarmerie.

Décollage vers 9h30. En Espagne, pas de contournement de TMA, ni de CTR (Message à l'entrée de chaque FIS, ROGER du contrôleur, message à la sortie). Le bonheur !

Passage de frontière hispano-portugaise dans les mêmes conditions, annonce de l'ETA (Estimated Time of Arrival), c'est tout !

Et en approche du terrain à Porto, attention : dans le casque radio, ne pas croire que « westbound for the shortcr-rline » est une proposition de venir vers l'Ouest pour faire un circuit court (short line) en semi directe 17/35... C'est une directive de garder un cap vers l'Ouest jusqu'au trait de côte (shore line) !

A Porto, atterrissage vers 13h30 (pardon, 12h30, le Portugal est en retard d'une heure sur la France et l'Espagne). L'aéroport n'est visiblement pas conçu pour l'aviation générale légère. Accueil par un handling de standing, parking à côté des jets privés. Notre EH était le seul avion léger présent aux côtés des A320 de Ryanair.

Pour obtenir le refuelling en JET A1, il a fallu que nous insistions auprès de la tour, puis que le conducteur du camion avitailleur, incrédule, appelle son chef pour vérifier qu'il fallait bien mettre du Kérosène dans ce petit coucou. Après vérification, il est apparu que nous étions les premiers à venir au Portugal avec un avion léger diesel !

Le cas est en effet unique, car notre pompiste a mis 30 secondes pour remplir chaque réservoir, mais près d'une demi-heure, avec l'aide de son chef pour trouver un moyen de calculer le prix de 76 litres de JetA1 alors qu'il a des données à la tonnes, avec des tonnes de taxes diverses à appliquer (voir document joint).

Facture de carburant « multitaxes »

Numero 76  
TOTAL Extensio Litros Words SEVEN SIX

OBSERVAÇÕES & ASSINATURA OPERADOR  
SUPPLY OPERATOR OBSERVATIONS & SIGNATURE

Para os Serviços Aduaneiros  
Customs

Custo Produto Cost of product	76	LT X	0,50036	e / Lt	=	38103	€
CSO - Comp. Stock Fee	76	LT X	0,0138	e / Lt	=	11012	€
Taxa Ass. Esc. Airfield Tax	76	LT X	0,001	e / Lt	=	039	€
ISP	76	LT X	0,0008	e / Lt	=	2661	€
Despacho Alfandegário Additional Customs Charge per Delivery					=	1796	€
IVA VAT	23	%			=	86101	€
Taxa de Cambio Exchange Rate		€ X		( ) / €	=	19132	€
TOTAL						1103132	€
Extensio Words						Cento e trinta e três e trinta e três centos	

Facture de carburant « multitaxes »

Mercredi toute la journée, visite de la vieille ville de Porto, accrochée au flanc nord escarpé du Douro, déjeuner au soleil sur la berge, puis promenade sur la rive Sud, non moins escarpée, là où se trouvent tous les courtiers des grandes marques de vin de Porto.

Jeudi matin, prise de météo pour les 2 étapes de retour. A priori ok pour les deux après-midi des 23 et 24 : après des matins brumeux, arrivée de temps pluvieux dans le Sud Ouest français en fin de journée Vendredi. Décision de faire les deux vols retour Jeudi après midi et Vendredi après-midi.

Donc, jeudi matin, visite vers les plages de sable au Nord de Porto : prometteuses, il faudra y revenir. Jeudi après-midi, comme à l'aller, appels en entrée de zones, suivi de « ROGER, report leaving area » jusqu'à la frontière française, et une arrivée sympa en semi directe à Biarritz (on était connus...).

Vendredi matin, petite bronzette au soleil sur le sable de Biarritz devant le casino, en contemplant les futurs champions de surf.



Bronzette et vagues sur le sable de Biarritz

#### Fiche technique :

Vol	Durée	Conso Jet A1 (l)	Conso (l/h)	y compris :
LFMA - LFBZ	3h48mn	75	19,7	Chauffe, refuelling, remise de gaz, attente atterrissage
LFBZ - LPPR	3h41mn	76	20,8	Chauffe, attente à l'atterrissage
LPPR - LFBZ	3h25mn	75	22	Chauffe
LFBZ - LFMA	3h03mn	67	22	Chauffe
<b>TOTAL</b>	<b>13h57mn</b>	<b>293</b>	<b>21</b>	

Taxe atterrissage et parking (un jour) à Biarritz : 33,46 € TTC les deux fois

Taxe atterrissage, handling, et parking (2 jours) à Porto : 310,36 € TTC

Le vol retour de l'après-midi s'est passé sous CAVOK, FL 75 puis 65, puis côtier, avec des zigzags voisins de ceux de l'aller, sécurité aérienne oblige. Atterrissage à LFMA vers 18h30.

Pascale HEBÄCKER & Alain SEGUIN  
Photos: Idem

## Pour ceux qui veulent aller plus loin...

- **Hôtels à Porto** : Nous les avons réservés par internet. Cependant le handling (demandez Miguel) nous a informés qu'il pouvait s'en charger et nous trouver des hôtels 4\* et 5\* à prix cassés en le prévenant quelques jours à l'avance

- **Taxes d'atterrissage à Porto** : La taxe est la même pour tous les avions jusqu'à 20 tonnes. Ils ne sont pas organisés pour des avions d'une tonne. Il est probable que la taxe puisse être négociée si on appelle l'aéroport de Porto avant le départ.
- **Déplacements à Porto** : il existe métro et tramway. La location de voiture à l'aéroport est facile et très bon marché. Pour moins se fatiguer sur les pentes escarpées, il y a un funiculaire rive droite du Douro, et un téléphérique rive gauche.

omni handling EXECUTIVE HANDLING PROGRAM

Portugal | Lisbon • Oporto • Cascais • Faro  
Cape Verde | Sal • Boavista

Oporto Station (LPPR)  
opo@omnihandling.com

Edifício das Companhias  
Aeroporto Francisco Sá Carneiro  
Porto, 4471 - 905 Maia | Portugal

mob.: +351 915 220 210  
tel.: +351 229 432 435  
fax: +351 229 432 436  
www.omnihandling.com

SGS omni Aviation EBAA  
An Omni Aviation Company Approved Handling Agent

De nombreux pilotes étaient présents au briefing du mercredi pour cette sortie-club dominicale. Dès le début, la sortie s'oriente plutôt vers une sortie gastronomique en Périgord noir. Qu'à cela ne tienne, un restaurateur, également pilote à l'aéroclub de Sarlat (LFDS), se propose de venir récupérer les 10 pilotes à l'aérodrome pour nous convoyer jusqu'à son établissement situé à une quinzaine de kilomètres. Au menu, canard et pommes de terre.

Au programme de cette sortie, Cassagnes (LFIG) à l'aller et Albi (LFCI) au retour. L'idée est de pouvoir changer d'équipage, d'harmoniser les temps de vol pour chacun et de découvrir des aérodromes AFIS ou en auto-information, voire de rencontrer des pilotes d'autres horizons pour échanger avec eux. Nous nous quittons donc confiants et prêts à savourer cette sortie.

Mais voilà ! La vie du pilote VFR n'est pas un « long fleuve tranquille »... Ce dimanche à 09h00, première déconvenue : les pompes à carburants sont HS depuis la veille et tous les avions n'ont pas le plein. Deuxième déconvenue : malgré des « prédictions » météorologiques favorables jusqu'à la veille très tard, les observations du jour ne laissent plus de place au doute. En plus de l'épisode de fort Mistral rhodanien que nous avons pris en compte, brumes et brouillards sont au rendez-vous sur tout le Sud-Ouest, sans espoir d'amélioration avant midi.

Un choix s'impose donc: place au plan B ! Plusieurs alternatives sont évoquées (Albenga, Calvi, Brioude, ...), le choix des pilotes présents se porte finalement sur Barcelonnette et Gap. Certains d'entre eux déclarant forfait, nous passons à une nouvelle répartition des 6 rescapés dans le F-GULL et le F-GIEH, pour prendre en compte les masses et les habilitations LFMR.

Alors que l'EH, sans problème d'autonomie file sur Barcelonnette, le GULL fait une escale-ravitaillement à Gap, puis repart. Nous nous croiserons entre E et E1. Un toucher plus tard, le GULL rejoint l'EH sur le parking de Gap et nous découvrons avec surprise et amusement le plat du jour : Filet de canard sauce à l'orange avec ses pommes de terre sarladaises !!! Un véritable clin d'œil à ce rendez-vous manqué.



Menu Périgourdin à Gap

Le retour s'effectue sans soucis, sous un soleil de plomb et nous retrouvons notre aérodrome de base où les pompes fonctionnent à nouveau. Le voyage initial sera reprogrammé, ainsi que bien d'autres, à la rentrée.

Au final, compte-tenu du repas périgourdin et du fait que le ZG et l'AS ont également fait le voyage à Gap en « indépendants », nous pouvons considérer que l'objectif de ce dimanche a été atteint : 4 avions de l'aéroclub ont passé la journée sur un aérodrome extérieur.

Equipages:

- Christian HACOUT, Gérard VINCENT, Maurice TEGLIA : EH
- Salvatore RIZZO, Jean-Michel TUFFAL, Didier REYNAUD : LL



Volonne



Finale à LFMR

Didier REYNAUD  
Photos: Equipages du voyage

ISTRES ! Une base aérienne atypique munie d'une piste hors du commun !

C'est là qu'en 1982, en sortant de l'école des contrôleurs de l'Armée de l'Air, j'avais choisi d'officier en tant que contrôleur d'approche, d'aérodrome, puis avec le temps, spécialiste en contrôleur d'interception (celui qui guide le chasseur vers sa proie) et ravitailleur (celui qui amène le chasseur jusqu'à la « pompe à essence »). Détaché au Centre d'Essais en Vol, j'ai modestement contribué au développement des Mirage 2000, du Super Mirage 4000 qui n'a malheureusement jamais été commercialisé, des Rafale mais aussi des Falcon 900, 2000, 7X, etc.

Cette immense piste était d'ailleurs l'un des terrains de déroutement des navettes spatiales de la NASA suite à une procédure validée avec un Mirage III.

Durant toute ma carrière, j'ai eu maintes fois l'occasion de décoller et d'atterrir sur cette piste de 60 mètres de large et 3880 mètres de long (portée à 5000 m par Airbus pour les besoins des essais de l'A340), que ce soit en avion de chasse (Jaguar, M2000), en ravitailleur (C135FR, C160 Transall) ou en avion de transport (Paris MS760, Corvette SN 601, ...) , je m'y suis même crashé un soir d'orage, mais jamais en étant aux commandes.

Aussi, lorsque Patrick a lancé un appel, 4 jours avant, pour cette journée des aéroclubs sur la BA 725, je n'ai pas hésité une seconde.

Le jour J, avec le PPR en poche, le FPL déposé (nous apprendrons plus tard que ces formalités n'étaient pas nécessaires) et un créneau d'atterrissage fixé à 08 :58

Le Président me laisse l'honneur du voyage aller, me permettant de réaliser un rêve, jamais réalisé : me poser « officiellement » à Istres aux commandes d'un avion.

En avance sur notre créneau, nous sommes invités par le contrôle à visiter la Camargue, vu que nos collègues doutaient de leur position. La visibilité face au soleil étant réduite à 7 km (estimation BCT) , nous comprenons mieux le désarroi de nos collègues. Nous atterrissons finalement sur cette piste mythique, pile poil à 08 :58, dans notre créneau, juste avant sa fermeture pour permettre une opération « Ferrari ». Nous rejoignons, aux ordres du placeur les 29 autres appareils des aéroclubs de la région.

Nous sommes aussitôt pris en charge pour un petit déjeuner/ briefing sur les missions de l'Armée de l'air et la complexité de zones d'Istres. Bien qu'intéressant, je reste circonspect sur le cumul d'un espace de classe D avec des zones réglementées, mais nous nous rapprochons tous, clefs USB à la main, de ce chef des Opérations du CMC, également pilote privé.



En finale à Istres



Pose devant le KC135

Nous avons ensuite le loisir de visiter l'approche, la tour et le SSLIA avec ses impressionnants véhicules de 46 tonnes disposant de 1250 chevaux, pour intervenir en moins de 2 minutes.

Point d'orgue pour les non initiés, nous avons accès à un C135 « ravitailleur en vol » et à un Mirage 2000 N.

La France possède 11 C135FR, avion conçu sur une base de B367-80 (ancêtre du B707), remotorisés en 1986 avec des CFM56 et a acquis, en 2009, 3 KC135R à l'avionique retrofitée pour compléter sa flotte en attendant les A330MRTT, inscrits dans la loi de programmation militaire.

Le C135 n'est pas à proprement dit un « avion-citerne ». C'est en effet son propre carburant qu'il délivre selon 2 techniques : la méthode « Probe and Drogue » utilisée par la France ou la méthode « Nozzle » utilisée par les Américains. Dans le premier cas, c'est le pilote ravitaillé qui vient connecter sa perche dans le panier situé au bout de la perche ; dans le second, c'est le « boomer » (opérateur de ravitaillement en vol) situé dans la « baignoire » à l'arrière du « tanker » qui

déploie et connecte un injecteur sur l'avion ravitaillé.

Le Mirage 2000 N est la version nucléaire du M2000, destinée à la projection de la force de frappe stratégique française.

Déployé à Istres en 2011, en remplacement des Jaguar vieillissants de l'escadron 4/7, il s'agit d'un monoréacteur biplace (pilote/navigateur) qui contrairement à ses cousins (M2000C, M2000D ou M2000-5) est rarement déployé sur les théâtres extérieurs.

Vers 13h30, nous retrouvons sur la terrasse du mess des officiers le club Ferrari, ainsi que les Gendarmes qui avaient encadré leurs activités sur la piste, pour un apéritif et un barbecue des plus conviviaux.

Dernier posé et presque dernier à décoller, l'EH quitte la piste d'Istres pour un retour touristique au bercail. Profitant de la désactivation de la ZRT Marseille, Benoît nous emmène le long de la côte où nous voyons défiler le Vieux-Port, la Corniche, le Prado puis la Pointe Rouge en laissant le château d'If et le Frioul à tribord. Quelques calanques et une longue finale 32 plus tard, il ne reste plus qu'à nettoyer l'avion avec des images plein la tête.



Le Mirage 2000

Ces journées des aéroclubs sont organisées, a priori tous les deux ans, à Istres, Orange ou Salon, à l'initiative du commandant de la base. Elles permettent non seulement de rencontrer les militaires qui gèrent une partie non négligeable de l'espace aérien de notre région, mais aussi à des pilotes privés d'accéder à des pistes qui leurs sont fermées habituellement. Cette année l'ACAM s'est raccroché au dernier moment à cet événement, mais nous espérons bien l'an prochain y faire participer plusieurs équipages.

Didier Reynaud

## Sécurité

# Rangement, Vigilance et Températures élevées

### Rangement des avions dans le hangar

Des photos, ne demandant aucun commentaire, sont affichées dans la salle de préparation des vols. Des incidents récents d'avions se heurtant lors de leur mise en place dans le hangar, occasionnent des dégâts sur les cellules préjudiciables au fonctionnement des avions et aux finances du club.

Reportez vous au Bulletin de Sécurité N° 17 récemment paru sur le site de l'ACAM et distribué par email ainsi qu'au plan de la page 13 de ce magazine.

### Fiches de Vigilance Aérodrômes

Des fiches de vigilance sont en cours d'élaboration, et seront disponibles prochainement sur le site de l'ACAM. L'objectif de ces fiches est, **EN PLUS DE LA LECTURE ATTENTIVE DES CARTES VAC**, d'attirer l'attention des pilotes sur des particularités et des dangers afférents à l'utilisation de ces terrains. Actuellement, le terrain de GAP est traité sous forme de Power Point. Vous êtes invité à le consulter avant de vous y rendre, même si vous l'avez déjà pratiqué.

### L'été et les températures élevées.

Dans un mail récent, notre Chef Pilote vous donne quelques consignes et limitations d'utilisation de nos avions au cours des périodes à températures élevées : pas de tours de pistes si la T° donnée par la tour est égale ou supérieure à 30°, surveiller la T° d'huile de votre moteur.

Le fonctionnement des avions et des moteurs est lié à la masse volumique de l'air. Les performances, du planeur, du moteur et de l'hélice se dégradent avec la diminution de cette masse volumique. Celle-ci est fonction de la pression mais aussi de la température.

Prenez en compte avec une grande attention ces paramètres lors de vos vols.

**Attention au pire : Avion chargé, terrain d'altitude, température élevée ...**

Toutes remarques sont les bienvenues. La sécurité est participative et est l'affaire de tous. Pensez aux REX.

Patrick Elkan  
Conseiller de sécurité

Une modification réglementaire intervient dans le cadre des prorogations de classe SEP (Single Engine Piston). Un amendement récent de L'AIRCREW modifie les conditions de prorogation par expérience de la qualification de classe SEP.

### Rappels :

On ne renouvelle pas une licence (ex : PPL) : on proroge (ou renouvelle) les qualifications qui leurs sont associées.

- Prorogation dans le cas d'une qualification en cours de validité
- Renouvellement dans le cadre d'une qualification dont la validité est passée.

Lorsque vous voulez PROROGER votre qualification de classe SEP encore valide :

CAS 1 : Dans les 12 mois précédents la fin de validité SEP :

- 12 h de vol dont 6 h en tant que Commandant De Bord.
- 12 atterrissages et 12 décollages.
- **1 vol d'une durée minimum d'une heure avec un FI (instructeur)**

CAS 2 : Vous n'avez pas les conditions d'expérience ci-dessus, mais votre qualification de classe est encore valide. Dans ce cas, il vous faut un contrôle de compétence avec un FE (examineur de vol avion) dans les 3 mois précédant la fin de validité.

CAS 3 : Vous avez laissé passer la date de validité sans avoir effectué les 12 h de vol alors vous devez passer un contrôle de compétence, portant sur le programme de l'épreuve pratique du PPL avec un FE.

### Ce qui change :

Dans le CAS 1 :

**Le vol en double avec un instructeur, devient un vol d'évaluation de compétence. La modification de l'intitulé du vol de prorogation avec FI fait de ce vol un véritable acte de formation avec vérification du niveau du pilote.**

Dans le CAS 3 :

Avant de se présenter au test en vol, vous devez vous présenter au bureau des licences avec :

- Le formulaire de contrôle (7 pages)
- **Un "Formulaire de ré-entraînement" (depuis début 2015). Celui-ci doit être signé par un instructeur (référent par exemple), et le Président du club. Il y a donc lieu de s'y prendre à l'avance.**

Que signifie « ré-entraînement » ?

- SEP périmée depuis moins de 3 mois : pas de ré-entraînement obligatoire mais le formulaire de ré-entraînement doit être rempli.
- SEP périmée depuis plus de 3 mois et moins d'un an : au moins 2 vols de ré-entraînement.
- SEP périmée depuis plus d'un an : un ré-entraînement adapté

Cette modification réglementaire, va certainement dans le sens de la sécurité. En conséquence, les pilotes devront aborder ce vol comme un acte de formation, qui au terme de celui-ci engage l'instructeur lorsqu'il déclare le pilote APTE.

Patrick ELKAN  
Conseiller de sécurité

## BIA : du rêve à la réalité



La promotion BIA 2015 « Rosetta »

Par rapport à l'an dernier les résultats restent stables, 72,9% de réussite des présents (73% en 2014) et supérieurs à ceux de l'académie (70,6%).

La promotion porte le nom de "Rosetta" en l'honneur de cette sonde spatiale robotisée lancée par Ariane et qui s'est posée sur la comète 67P Churryumos afin d'y effectuer des études du noyau, des gaz, des poussières.

La grande majorité des lauréats envisage une carrière dans l'aéronautique et celle de pilote reste très convoitée ; d'autres caressent secrètement le rêve d'aller dans l'espace mais sans trop y croire...on ne saurait alors trop leur recommander de méditer ces pensées de ce grand écrivain et pilote, St Exupéry : « Faites que votre rêve dévore votre vie afin que la vie ne dévore pas votre rêve' » ou bien « Fais de ta vie un rêve et de ton rêve une réalité ».

Jean LECUYOT  
Photos: Participants

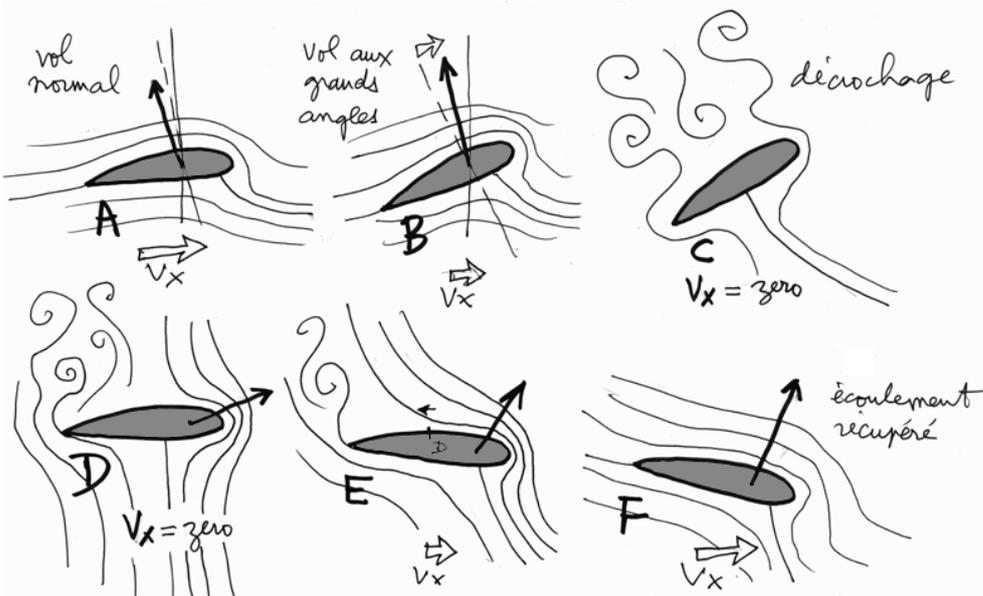
Malgré une légère brise bienfaitrice, il régnait sur l'aérodrome des Milles ce samedi 6 Juin, une température supérieure aux normales saisonnières (comme aurait dit la météo...) ; mais il en aurait fallu beaucoup plus pour décourager les lauréats du Brevet d'Initiation Aéronautique (B.I.A.) venus recevoir leur diplôme des mains de Mr Gilles Donatini, représentant la municipalité d'Aix en Provence.

Bien sûr, les familles étaient présentes pour cette journée mémorable ainsi que les amis et quelques représentants des établissements scolaires. Les applaudissements étaient nourris et l'assemblée semblait inépuisable dans ce domaine !

Il faut quand même préciser que les élèves savouraient le résultat de leurs efforts d'une année d'étude de matières ayant toutes trait à l'aéronautique mais utilisant les notions mathématiques, physiques et même de géographie acquises au cours de la scolarité.



Remise des diplômes



Les écoulements d'air font aussi parti de la théorie du BIA...



# TAPAS Y PLAYAS : Les Baléares en 5 jours

Mon PPL en poche depuis 2 ans, j'étais un habitué de Vinon, Gap, des tours des Calanques et de pistes... Je lisais toujours avec attention les récits de voyage sur Info Pilote et ACAM « Contact ! » en me disant qu'un jour peut-être, je sortirai de la carte Marseille Delta du Rhône 1/500 000e.

En septembre, je décide de m'inscrire à une première sortie club pour Brioude, qui fut malheureusement annulée mais qui m'a permis de rencontrer une autre pilote avec qui nous avons organisé quelques sorties à la journée comme Millau, Aubenas : une première étape.

Un doigt dans l'engrenage, nous commençons à évoquer des WE au Cap Ferret, à Venise...

C'est finalement direction les Baléares que nous décidons de partir avec Roxane, Marielle et Didier.

## LE VOYAGE

### Premier jour :

#### LFMA-LEAP (Ampuriabrava) 130 Nm

08h00 au Club-house, sans surprise, le FPL déposé la veille via Olivia s'est perdu dans les limbes du réseau ...nous le déposons à nouveau par téléphone au BRIA de Marseille.

Nous avons le canot, les gilets sont là, la chasse aux kilos se poursuit et nous abandonnons (au moins !) 500 g de cartes-papier en doublon avant le départ, les surprises viendront plus tard ...

Heureusement, les réservoirs ne sont pas pleins et nous gagnons ainsi les 35 kgs nécessaires pour être dans les billes.

Le départ, négocié à l'avance par Didier auprès de ses collègues Aixois et Marseillais, nous permet dès la verticale de LFML de débiter la montée et la navigation vers MTG et FJR. Après quelques minutes de navigation on-top, nous entamons la descente.

Malheureusement, avec 25 kts de Tramontane, il y a trop de vent pour voir les parachutistes qui ont fait la légende Rock'n'roll de cet aérodrome, mais cela me permet un passage vertical pour appréhender cette piste de moins de 700 m (555 de LDA). Après un beau survol de la marina et un atterrissage sans soucis, mon premier en « Terra Incognita », nous effectuons un petit arrêt pour un plein de 100LL et pour déposer le plan de vol suivant.

#### LEAP-LECN (Castellon-De-La-Plana) 196 Nm

Changement de pilote : Marielle nous fait découvrir en basse altitude la Catalogne et son corridor de Barcelona modifié, le delta de l'Ebre, les plages de la Marina Alta et de la Marina Baixa, avant l'arrivée à Castellon de la Plana. Atterrissage en 18 (dommage, nous n'aurons pas le frisson du survol du rond-point en 36) vers 13h, refueling partiel et super déjeuner sur la plage à proximité de l'aérodrome, premier repas ibérique.

#### LECN-LEIB (Ibiza) 93 Nm



F-GULL à Ibiza

C'est Roxane, après une petite heure de survol maritime entre 1000 et 2500 pieds, qui nous gratifie d'une arrivée à Ibiza épique ! Après le survol de San Antonio (station balnéaire à l'ouest de l'île), le contrôleur nous cale direct en base main droite 24, entre deux Airbus, et notre pilote nous fait le parfait atterro en lisse, mi-bande, avec sortie sur le taxiway à dégagement rapide, sous les regards des pilotes des 2 avions de lignes et des 2 jets d'affaire qui patientent au point d'arrêt. De quoi rassurer les aiguilleurs sur l'efficacité des pilotes VFR et nous éviter, la prochaine fois, de longues minutes d'attente.

L'accueil est super sympa et F-GULL passera la nuit avec ses copains : les plus gros que lui !

Quelques kilomètres en taxi et nous prenons possession de l'appartement préalablement réservé, suffisamment loin du centre pour éviter les « teuffeurs », et suffisamment près pour gagner le centre à pied. Une douche plus tard, nous partons explorer le bord de mer : apéro/tapas, puis repas de tapas, nous découvrons qu'il existe à Ibiza une vie, bien éloignée des clichés répandus.



Playa de Palma

## Second jour :

### LEIB-LESB (Majorque) 87 Nm

Après une brève révision du vol suivant, au bord de la piscine, nous partons à pied pour une visite de la vieille ville, qui nous conduira jusqu'au port, shopping inclus. Un petit bain dans une eau claire depuis une plage de sable blanc (et brûlant) bordée de « marchands hippies », tradition oblige, nous déjeunons en bord de mer avant de poursuivre l'aventure.

Retour à l'aéroport, où nous appréhendons un peu l'addition ! La charmante et sympathique Anna nous convoie, après le passage obligé du PIF AG, vers le bureau de piste où, première surprise, nous n'avons que 34 euros à déboursier pour la taxe d'atterrissage, la nuit de stationnement et le handling.

En effet, à Ibiza, le handling est gratuit pour les aéronefs en VFR de moins de 3,5 T !

Deuxième surprise : nous apprenons que « Son Bonet », aérodrome en auto-information réputé ouvert de « jour », ferme à 19h00 !

L'AIP n'en parlait pas et le seul NOTAM concernait les horaires d'avitaillement.

Il faut désormais accélérer la cadence et les rôles sont répartis. Nous trouvons malgré tout le temps de demander à Anna d'immortaliser notre passage sur l'île, et comme promis les photos ont été transmises au handling qui nous avait réservé un accueil de VIP.

Départ d'Ibiza, c'est Marielle qui s'y colle, entre 2 Airbus, suivi d'un survol « technique » de Formentera (4ème île sur 5 des Baléares que beaucoup décrivent comme le Saint-Tropez des Baléares). Les appareils photos crépitent, mais le temps presse, nous devons nous poser avant 19h00 !

Encore un survol maritime entre 1000 et 2500 pieds et après une partie de cache-cache avec un bimoteur britannique, nous nous posons à 18h40 sur la plus grande des 5 îles, Majorque.

Didier saute de l'avion pour négocier l'avitaillement, mais se heurte sans succès aux circonvolutions du fonctionnaire de l'AENA. Une fois convenu que nous pouvions avitailler, ce n'était plus l'heure ...

Les interminables formalités auprès de l'AENA et de la Guardia Civil remplies, nous nous rendons à Can Pastilla via l'aéroport international en pleine ébullition, pour récupérer notre véhicule de location.

Nous logeons au bord de la plage, à l'hôtel (à taille humaine) « Balears » qui avait entre d'autres temps dépanné l'ACAM, fournissant à l'improviste 12 chambres, en pleine saison.

Un bain et une douche plus tard, direction Cala Pi, un village oublié du tourisme où se trouve un restaurant de poisson exceptionnel « Es Miguel », sans doute le meilleur de l'île : nous optons pour un « pendule » (brochette verticale) de poissons et crustacés.

## Troisième jour :

### LESB-LESL (Minorque) 100Nm

Nous avons un guide d'exception en la personne de Didier qui nous a montré le plus beau de l'île (la côte escarpée de l'ouest : Valdemossa, Deia, Puerto Soller et sa petite route jalonnée de figuiers et d'oliviers multi-centenaires).

Après un repas frugal sur le port, précédé du traditionnel shopping, la course reprend : une île par jour, c'était le challenge !

Départ pour Minorque : le départ est retardé car un avion a atterri sur LESL sans train d'atterrissage. Rien de grave, on retrouvera le pilote à la buvette de l'aéro-club. Morale de l'histoire, il ne faut pas confondre alarme de décrochage et alerte de train non sorti...

Nous devons malgré tout faire face aux tracasseries administratives : avitaillement délayé à loisir, FPL annulé, puis réactivé, automate qui perçoit les taxes récalcitrant ...

Enfin, nouveau vol à 1000 pieds / mer maximum entre 2 îles, j'effectue mon deuxième atterrissage hors « Delta du Rhône ».

Nous retrouvons l'hôtel Capri, bien connu des fidèles de Menorca, où nous fonçons vers le dernier étage (SPA/piscine) avant sa fermeture.

Le soir, nous nous dirigeons vers le port pour un nouveau repas gastronomique, où Roxane pourra enfin déguster ses « navajas a la plancha » (couteaux grillés) et où nous partagerons un monstrueux et délicieux Turbot du jour, et bien d'autres choses...



Minorque

## Quatrième jour :

La matinée est consacrée à la récupération et nous profitons largement des installations de notre 4\* : Piscine, Hammam, Sauna, Jacuzzi...

Retour vers l'aérodrome de San Luis pour s'assurer que GULL se porte bien, et nous en profitons pour déjeuner au restaurant de l'aéroclub avec ses grillades au barbecue inoubliables.

Un petit bain à la plage de Cala en Porter et il est temps d'aller boire un « mojito negro » dans un lieu improbable : la Cova de Xoroi ! C'est une grotte naturelle, aménagée en salon de thé, lounge bar ou discothèque selon l'heure. Enfin, ... une journée difficile !

Nous avons programmé pour le soir une dégustation de la meilleure paëlla des Baléares au « es Moli de Foc » à Sant Clement, mais voilà, la vie d'un pilote VFR n'est pas un long fleuve tranquille : le restaurant est fermé ce lundi !

Direction Plan B, les Smartphones entrent en action et nous nous dirigeons vers Sant Luis à la Pedrera, un restaurant « introuvable », pour un nouveau repas gastronomique.

## Cinquième jour : LESL-LFMA



Mahon

Aix (2h30 de vol, parfois on-top, et seulement 15 minutes au dessus de la terre !).

J'ai hâte à l'arrivée de retrouver mon fils, mais cette expérience a été magique !

Après la première surprise : « On peut sortir de la carte Marseille Delta du Rhône », un voyage ce n'est pas toujours cher !

Nous avons découpé le voyage en 7 branches pour voler 2h30 par personne et j'ai pu y prendre part, sans le « survol maritime », ni « l'English profecency ».

Reste à ajouter une cinquantaine d'Euros pour l'hébergement et des petit-déjeuners exceptionnels !!!

Pierre-Alexis CHAUSSON

Photos: équipage du GULL



Atterrissage à LESL



Passage au « ravitaillement » à Mahon

## Stage d'été de Formation Du Lundi 03 au Vendredi 07 Août

Le club propose aux élèves en formation un stage couvrant de la première heure au début des navigations.

La formation comprendra plusieurs vols d'environ une heure, en local et en tours de piste.

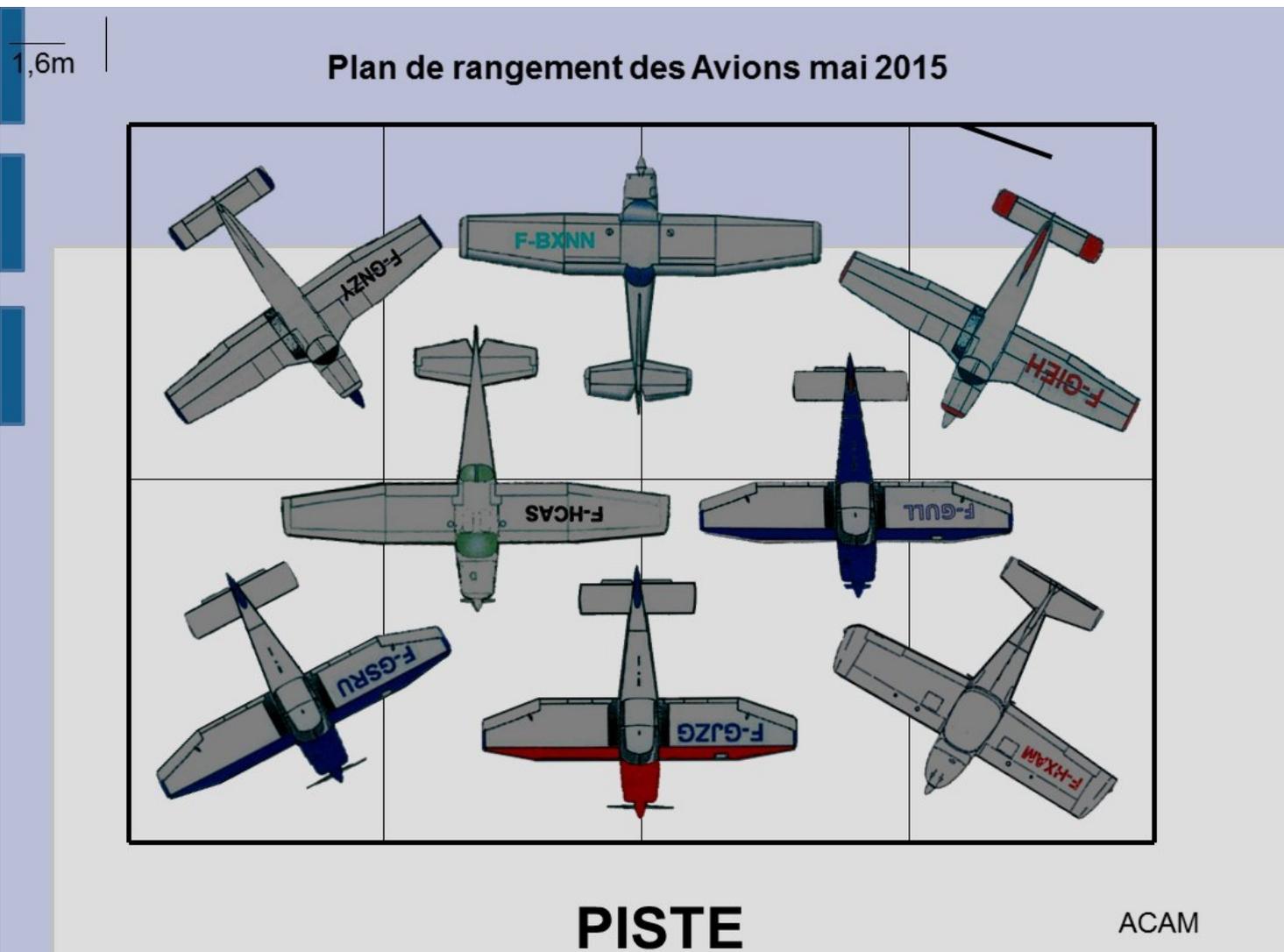
Chaque vol fera l'objet de briefings spécifiques tels que le TDP, la remise des gaz, la panne de volets, la panne en campagne, la radio, la prévol, le virage, etc.

- **Organisation :**

- \* du lundi 03 août au vendredi 07 août
- \* de 8h30 à 12h 30 le matin, puis de 17h30 à 20h30 l'après-midi.
- \* 2 élèves par instructeur,
- \* le matin: briefing de 8h30 à 9h30 , 2 vols de 9h30 à 11h30, essence et nettoyage avion, enregistrements de vols et débriefing 11h 30 à 12h30.
- \* Le soir : briefing de 17h 30 à 18h00, 2 vols de 18h à 20h, essence et nettoyage avion, enregistrement et débriefing 20h à 20h30
- \* Les avions : le PS28 (AM), les DR400 Dauphins (RU ou ZG) ou le Cessna 150.
- \* En tant que stagiaire, vous choisissez le ou les jours où vous voulez participer et vous confirmez l'avion sur lequel vous volerez : soit votre avion habituel, soit un autre, parlez-en à votre instructeur.

Le tarif est basé sur ceux habituellement pratiqués au club.

**Pour vous inscrire** p.bourchet@free.fr et secretariat@aeroclub-acam.fr.



Plan de rangement des avions dans le hangar (sous la responsabilité du pilote)

### Voyages, Vols & Animations

- **15 -20 Aout** : Top Fly'in Tour Étoile FFA - LL et EH
- **20-29 Aout** : Championnats du Monde de Voltige Unlited à Chateauroux
- **Sept.:** Biscarosse en hydravion
- **12 et 13 Sept.** : Journées portes ouvertes FFA
- **26 Sept.** : Découverte du rallye sportif à l'ACAM suivi d'un BBQ
- **Sept.** : BBQ de rentrée, BYO (Bring Your Own)
- **20 Sept.** : Sortie club
- **Octobre** : Nettoyage d'automne
- **11 Octobre** : Sortie club

### Et toujours...

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 boites électroniques

Pour les articles « Contact ! »:

- Bastien LATGE (bastien@latge.net)

## Bravos... et... Bienvenue

### Il a été lâché :

COULPOTIN Jean-Yves 08/06/2015 RPA

### Ils ont obtenu le PPL :

GALLO	Martin	18/02/2015	ELK
ATANIAN	Maxime	27/05/2015	LSE
FERHI	Laurent	29/06/2015	IAN

**Félicitations !**

### Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :

CURRIE	Louise	EP	MERCIER	Laurent	EP
GESLAIN	Thibaud	PPL	BERTONCINI	Diane	EP
LEBOEUF	Guillaume	BB	MESPOUILLES	Raphaël	PPL
BREHON	Grégoire	EP			
MERCATELLO	Pierre-Marie	EP			

**Bienvenue à l'ACAM !**

## Activité Flotte

Avions	Avril	Mai	Juin	Trim.	2015	Avions	Avril	Mai	Juin	Trim.	2015
<b>ACAM</b>						<b>ANEG</b>					
RU	66:02	52:25	90:59	209:26	<b>321:45</b>	AS	46:42	47:42	42:42	137:06	<b>157:45</b>
ZG	47:27	54:15	64:08	165:50	<b>283:29</b>	BD	00:00	00:00	00:00	00:00	<b>00:00</b>
LL	26:29	29:05	55:01	110:35	<b>176:02</b>	ZY	22:06	26:42	25:42	74:30	<b>95:15</b>
EH	41:06	31:13	37:48	110:07	<b>155:43</b>	NN	00:48	19:47	16:35	37:10	<b>74:15</b>
AM	49:23	43:29	13:50	106:42	<b>175:17</b>	<b>Total 2</b>	<b>69:36</b>	<b>94:11</b>	<b>84:59</b>	<b>248:46</b>	<b>327:25</b>
<b>Total 1</b>	<b>230:27</b>	<b>210:27</b>	<b>261:46</b>	<b>791:40</b>	<b>1112:16</b>	<b>Total Général</b>					
						<b>Avril</b>	<b>Mai</b>	<b>Juin</b>	<b>Trim.</b>	<b>2015</b>	
						<b>300:03</b>	<b>304:38</b>	<b>346:45</b>	<b>1050:26</b>	<b>1439:41</b>	