

ACAM



Donnez vous des ailes...

AERO CLUB AIX MARSEILLE

Editorial

Patrick Bourchet

L'ACAM repart.

L'Assemblée Générale a soutenu le plan de redressement élaboré par le nouveau Conseil d'Administration.

Le coup de main de nombreux pilotes va nous permettre d'évoluer dans la gestion, les réservations, la circulation de l'information, l'entretien et l'amélioration des locaux, l'entretien des avions, le suivi de la formation et l'animation au sol comme en vol.

L'effort financier sera, lui aussi, partagé par tous.

Avec le plan de redressement, l'avenir de notre aéroclub s'éclaircit.

Dans les mois qui viennent, des rapprochements avec des clubs voisins nous permettront de voler sur davantage d'avions et de découvrir des solutions à nos problèmes.

Ainsi, nous construirons, entre pilotes, un avenir prometteur pour l'ACAM.

A tous, Bonne Année.

Bonne Année

2001

Le C.A. du 12 Décembre

Le Conseil d'Administration réuni le 12 Décembre a fait le point de la situation de l'ACAM.

Il a décidé de réviser le prix des heures de vol en fonction du cout réel à compter du 1er Janvier 2001.

L'heure en double commande sur tous les avions (sauf BX) est majorée de 150 Francs (au lieu de 120) par rapport à l'heure solo.

L'heure solo sur le Piper EH passe de 600 à 696 francs.

Les tarifs sont donc les suivants :



AVION	SOLO	DOUBLE
DR 400/120 F-GJZG et F-GSRU	600 F	744 F
PIPER PA28 F-GIEH	696 F	846 F
DR 400/180 F-GSBH	732 F	882 F
JODEL D180 F-BMBX	900 F	900 F

Le prochain C.A aura lieu le 23 Janvier.

La Vente de JL et BH

Sur proposition du C.A, l'Assemblée Générale du 2 Décembre a décidé :

1- de vendre le Jodel 112 JL . L'obtention d'un nouveau C.N aurait nécessité un changement de moteur d'un cout trop élevé dans la situation actuelle.

2- de ne pas racheter le Régent BH à l'issue du leasing en février 2001. Cela aurait nécessité un emprunt de 450.000 F (plus un changement de moteur à venir). Autrement dit un accroissement de la dette, hypothéquant l'avenir du club pour au moins 7 ans !

Ce n'est pas de gaité de cœur que l'on verra partir ces deux avions mais le redressement de l'ACAM rendait cette décision indispensable.

En chantier...

L'informatisation, pour plus d'efficacité notamment pour la saisie des données concernant les vols et les possibilités de réservation à distance.

La mise en place d'une formation théorique adaptée aux exigences actuelles des examens PPL. Le suivi de la formation et le parrainage des jeunes pilotes

Les contacts avec d'autres club affiliés à la FNA pour étudier les collaborations possibles.

L'amélioration des locaux , toilettes, peinture, jardin ...

Le travail ne manque pas. Bonnes idées et compétences sont les bienvenues.

Sommaire

N°7 Janvier – Février 2001

Editorial

Page 1

Balises...

Page 2

Le CA du 12 décembre

La vente de JL et BH

En chantiers

Beyonds the TDP limits

Pages 3

Wonderful Flying Bugs

Mémo Pilote

Pages 5 et 6

La Fonction Technique à l'ACAM

Infos

Pages 7 et 8

Beyond the TDP limits...

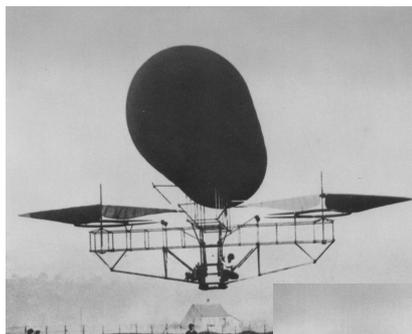


L'Ecureuil

Qui n'a jamais pensé que si l'avion est semblable à un oiseau, l'hélicoptère est une sorte d'insecte mécanique ?

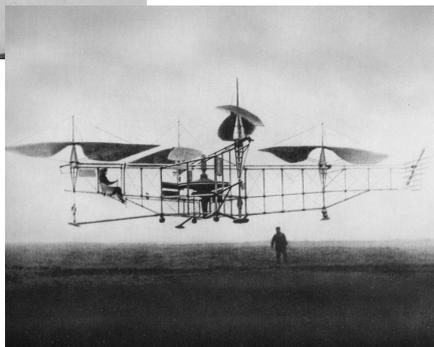
S'il n'y a pas vraiment une convergence "biologique" - la nature n'ayant pas inventé la roue, le mouvement rotatif autour d'un axe - , le progrès aéronautique en a rapproché l'aspect : le vrombissement, la déflexion de l'air, le train d'atterrissage, les yeux globuleux du cockpit..

Mais à l'origine de l'hélicoptère, rien de tel : les dessins de Léonard de VINCI montrent un système hélicoïdal inspiré de la tarière ou de la pompe à eau vis d'Archimède - ou du tire-bouchon ? – à visser dans l'air pour s'élever dans celui-ci. Et les premiers constructeurs s'en sont inspirés - pour se faire secouer à en perdre sa casquette ou son chapeau melon .



*Oehmichen
1921*

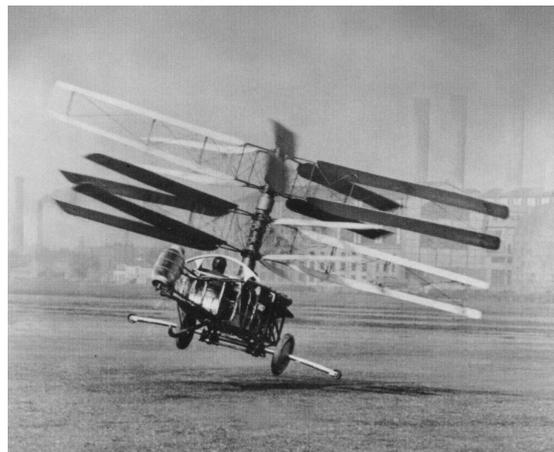
*Oehmichen
1923*



Wonderful Flying Bugs

Armand Baldi

Puis on a vite remplacé tout cela par des ailes tournantes, parfois en biplan - Pescara 1924 - d'autres ont essayé des hybrides ballon-poutre à hélices - Oemichen 1921 - instables et sans performance .



*Pescara
1924*

Les vrais progrès viennent avec SIKORSKY, le père de l'hélicoptère moderne - l'insecte mécanique proche du bourdon ou de la libellule .

(suite page 4)

*Igor Sikorsky
et son XR-5
1943*



Wonderful Flying Bugs

(Suite de la page 3)

Mais c'est dans le domaine de vol qu'il faut voir les vraies ressemblances avec les insectes volants - même le vol battu des oiseaux est très différent du vol vibré des insectes.

En fait, l'avion est un planeur motorisé et le vecteur traction coïncide avec l'axe longitudinal ce qui limite considérablement les possibilités de trajectoire et surtout "d'attitude". Il n'y a qu'une translation possible : dans l'axe de roulis. Et il faut déplacer cet axe à l'aide de gouvernes aérodynamiques pour évoluer dans les trois dimensions. La voltige déclenchée sort de ce domaine, mais quelle brutalité, à côté d'un bourdon en train de butiner, presque immobile dans l'air avec des mouvements au millimètre, au ralenti - alors qu'il compense en même temps la brise qui voudrait l'emporter de son chardon.

Il est vrai que le Hawker Harrier fait tout cela, mais c'est un avion-exception et au prix d'une dépense énorme d'énergie.

Les études actuelles se portent sur la poussée vectorielle permettant des attitudes impossibles sans cela - c'est un peu comme les évolutions d'un bateau à moteur hors-bord par rapport à celles de ceux qui ont l'axe de l'hélice fixe dans l'axe de la coque.

Mais on est très loin de l'hélicoptère où l'axe de traction est piloté et par suite pratiquement toutes les translations sont possibles, et à n'importe quelle vitesse.

J'ai oublié le nom de la science (?) qui analyse les qualités des animaux pour en tirer des directions de recherches - comme par exemple le radar des chauves-souris ou le sonar des baleines.

Y a-t-il quelqu'un qui s'intéresse aux vibrations des ailes des insectes, dont les petites surfaces transparentes sont à la fois - comme les plumes des oiseaux - des capteurs ultra sensibles et des gouvernes de pilotage ?

Oui : l'armée !⁽¹⁾ +

(1) voir : « avion espion dans le sac », dans Info Pilote de Décembre 2000.



(Iconographie : Armand BALDI)

Ce Numéro 7 du Bulletin de l'ACAM est quelque peu différent des précédents. Outre un changement de présentation entraîné par l'utilisation de moyens informatiques, nous avons surtout souhaité qu'il soit davantage un outil de communication, un lien entre les adhérents et un reflet de l'activité du club.

A côté de récits, histoires, témoignages ... (« Beyond the TdP limits »), et d'articles techniques (« Mémo Pilote ») vous trouverez une série d'informations venant de la direction de l'ACAM (« Balises ») ou sur la vie du club et son environnement proche (« Infos »).

Naturellement, nous comptons sur vous pour alimenter et enrichir ces rubriques avec des articles divers, en faisant part de vos projets de vols, en proposant des idées de nav sympas, des photos, en signalant, un livre, un site web, un événement...ou toute autre chose intéressante. Faites nous part de vos suggestions et critiques

Alors à bientôt sur la fréquence Bulletin.

La Rédaction

La Fonction Technique à l'ACAM

Michel Conan

Sous ce vocable il faut entendre, non seulement l'entretien des avions, mais aussi l'observation de la réglementation en matière de contrôle préventif ou de suivi des matériels. (par exemple la pesée doit être effectuée tous les 5 ans, le contrôle des équipements radio tous les 3 ans, etc...)

L'entretien des appareils est confié à l'entreprise ASERT (Air Sud-Est Révisions Transactions) actuellement basée au Castellet. Normalement, pour les visites de 50 ou 100 heures, l'ASERT se déplace à Aix. Pour les entretiens majeurs, l'entreprise peut exiger que l'on convoie l'avion au Castellet.



A noter que les grosses réparations de cellule pour les avions en bois et toile, sont effectuées par l'atelier régional de l'aéronautique situé à Vinon/Verdon. Le convoyage de l'avion vers l'atelier est obligatoire.

D'une manière générale, la maintenance d'un avion s'effectue :

- 1 – selon le nombre d'heures,
- 2 – selon le calendrier.

1 – Maintenance élémentaire :

Principe : toutes les 50 heures et toutes les 100 heures, l'atelier intervient suivant un cahier des charges précis. C'est au responsable technique du club qu'il appartient :

- de faire le décompte quotidien des heures effectuées par chaque avion
- de déclencher la visite de 50 ou 100 h (avec un préavis de l'ordre de 5 jours : l'atelier n'a pas que nous comme client !).

A noter qu'il existe une tolérance de 10 heures pour effectuer les travaux. Il ne faut jamais dépasser cette tolérance et, en cas d'accident, l'assurance ne manquerait pas de se prévaloir de notre négligence pour refuser ses prestations.

Si l'on fait la maintenance avant l'échéance les heures non effectuées sont définitivement perdues. En cas d'incident entre 2 visites, il peut être nécessaire de demander l'intervention exceptionnelle de l'atelier.

Cette décision est prise en concertation avec le chef pilote ou/et avec le technicien. Chaque demande de travail est authentifiée par un bon de commande signé du responsable technique du club.

2 – Entretiens majeurs :

Indépendamment des 50 et 100 h. il y a des entretiens plus lourds (500, 1000, 2000 heures) dont la périodicité diffère, d'ailleurs, selon les constructeurs.

Même chose pour les visites dites « calendaires » (2 ans, 4 ans) qui sont indépendantes des heures effectuées. (D'où l'intérêt d'avoir peu d'avions, qui volent beaucoup, plutôt que l'inverse !)

Pour ces grandes visites, il y a lieu de coopérer étroitement avec l'atelier qui en tient un décompte prévisionnel précis (c'est une de ses responsabilités)

(Suite page 6)

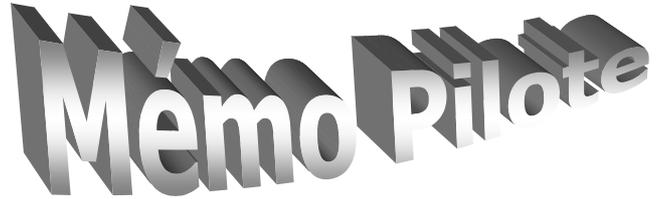
3 – Echanges moteurs :

Un moteur ayant une durée de vie limitée (2400 heures pour les 120 CV), il y a lieu de prévoir leur remplacement ; un délai de 2 mois au moins est nécessaire (moteurs américains) De même pour les hélices)

4 – Modalités pratiques de la surveillance technique :

Le club a mis en place une documentation qui, tenue à jour, permet de répondre correctement aux exigences de la fonction technique telles qu'elle viennent d'être exposées :

- cahier de déclaration des incidents mineurs
- tableau mural en salle pilote
- fiches de décompte des heures
- tableau synoptique d'entretien prévisionnel



Nota :

On doit garder à l'esprit que chaque commandant de bord participe lui même à la maintenance :

- par l'avitaillement des appareils (essence et huile)
- par le renseignement exact des carnets de route, faute de quoi aucun contrôle ni décompte ne sont possibles
- par la déclaration des incidents sur les documents ad-hoc.

Il est très important que ce travail élémentaire soit correctement effectué. +

Coup d'œil sur l@ toile.

Un bon nombre d'entre nous sont connectés sur internet.

En attendant - pourquoi pas - une version web du bulletin de l'ACAM, nous signalerons ici quelques sites, essentiellement «aéro».

Au hasard de vos navigations, vous trouverez surement quelques bonnes adresses utiles, intéressantes, surprenantes, amusantes...N'oubliez surtout pas de nous en faire part.

Pour « amorcer la pompe » :
Quelques rappels :

<http://www.fna.asso.fr>

Le site officiel de la Fédération Nationale Aéronautique

<http://www.météo.fr>

Le site de Météo France avec son service aéronautique Aéroweb (dossier de vol : carte TEMSI, TAF, METAR) accessible avec votre numéro de licence FNA. Pour l'instant c'est gratuit !

<http://www.chez.com/assa>

Site récent de l'ASSA : Association de Sauvegarde des Sports Aériens. Vise à défendre toutes les activités sportives aériennes contre les menaces de restriction de l'espace aérien et de délocalisations. C'est d'actualité

Autres sites :

<http://pilotlist.decollage.org>

Un site aéronautique très complet. Beaucoup d'infos intéressantes. Il comporte un moteur de recherche interne et propose près de 250 liens.

Plus surprenant :

<http://french.wunderground.com>

La version en français (mais oui !) d'un site américain qui donne des infos météo (temp. visi. vent. humidité. point de rosée...) régulièrement mises à jour pour le monde entier et avec des cartes animées. Ce site existe dans toutes les langues, du chinois au gaélic en passant par l'esperanto.

Il y a de belles images satellites mais pour les USA seulement.

Plus étonnant (cliquer sur Flight Tracker) on peut suivre graphiquement et/ou avec du texte le déroulement en temps réel de n'importe quel vol commercial en cours aux USA avec indication du type d'appareil, sa position, son altitude, son cap, sa vitesse l'heure de départ et l'heure prévue d'arrivée. On ne précise pas l'âge du Commandant de Bord !

Enfin, le site de l'ACAM ne répond plus. On espère, même si il y a d'autres urgences actuellement, que cela n'est que provisoire. +

INFOS

Vols d'Initiation

Les pilotes justifiant de 200 heures de vol, dont 30 dans les 12 derniers mois peuvent être habilités pour les baptêmes de l'air.

Les pilotes intéressés doivent se faire connaître au secrétariat **avant le 15 janvier** pour être pris en compte au niveau des Assurances. +

Flotte

Le PA 28 F-GIEH est en révision 2000 Heures.

Il devrait être à nouveau disponible vers le 15 Janvier.

Attention :

L'utilisation du DR 400/180 Régent F-GSBH est interdite sur les pistes en herbe et pour la montagne.

Il s'agit d'une mesure de précaution avant sa cession à l'issue du leasing. +

Sorties club

Gap : Dimanche 21 Janvier :

Rendez vous à 9 heures au club,
décollage 10 h, repas à Gap de 12 à 14 h, et retour.
Navigation libre au choix des équipages.

Briefing Pré-vol : Mercredi 17 janvier 20 heures

Vallée du Rhône : Dimanche 25 Février :

Vallée du Rhône
Musée des avions anciens et repas à Montélimar
Briefing Pré- vol : Mardi 20 Février 20 heures

Avions disponibles : RU, EH, BH, BX.

S'inscrire au secrétariat en précisant si vous souhaitez la présence à bord d'un instructeur.

Vol Montagne

Sisteron : Samedi 20 Janvier :

A.G de l'Association des Pilotes de Montagne du Sud-Est

Grenoble St. Geoirs : Samedi 27 Janvier :

A.G de l'Association des Pilotes de Montagne de France

S'inscrire d'urgence.

Vol de Nuit

Nuit du 9 au 10 Février :

Départ et Retour à Marseille-Provence

Voir

Patrick

Bourchet.

Voyages

Réunion prévisionnelle : Samedi 17 Février à 10 heures :

Grands Voyages : 4 à 7 jours

Portugal ? Grèce ? Tunisie ? Baléares ?

Moyens Voyages : 2 à 3 jours

Lac de Côme ? Biscarosse ? (hydravions)

Toulouse ? (visite Aérospatiale)

Poitiers ?(Futuroscope)

INFOS

Examen PPL Théorique Calendrier 2001

Mercredi 7 Février
Mercredi 21 Mars
Mercredi 9 Mai
Mercredi 4 Juillet
Mercredi 12 Septembre
Mercredi 7 Novembre

Les horaires sont identiques pour toutes les sessions :

Epreuve A : 13h30 - 14h00
Epreuve B : 14h15 - 15h00
Epreuve C : 15h15 - 16h30
Epreuve D : 16h45 - 17h05
Epreuve E : 17h20 - 17h40

L'examen théorique Pilote Privé Avion TT n'existe plus. +

Serrure

Pour éviter à tout un chacun de trouver porte close, l'entrée de l'ACAM est désormais équipée d'une serrure à numéro. Il suffit d'appuyer sur C (clear) et d'entrer le code, qu'on ne donnera évidemment pas ici !...+

Instructeurs

Félicitations à Arnaud ROSTAIN qui vient de terminer avec succès son stage d'Instructeur. Il assurera désormais cette fonction à l'ACAM. Il sera particulièrement chargé, outre l'instruction en vol, de la formation PPL théorique et des actions auprès des jeunes dans le cadre du BIA.

2 autres instructeurs bénévoles vont renforcer l'équipe du club : **Pierre PETRON** (c'est un retour) et **Yannick GAY**.
Bienvenue à tous. +

Secretariat

Christèle DE MASSIA étudiante en BTS, effectue un stage à l'ACAM. Elle assure le secrétariat le mardi et le mercredi, jusqu'au mois de Mai.
On lui souhaite la bienvenue.

Une Secrétaire à temps complet arrivera dans le courant du mois de Janvier. +

Point.Bar

L'installation d'un Bar est envisagée. Les plans sont tracés, yapuka le construire. Les bonnes volontés sont priées de se manifester auprès de Michel DECOBERT.
On ne doute pas qu'elles seront nombreuses. +

Convivialité

Prochain Apéro-Barbecue :

**Samedi 10 Mars à 12 heures
Au club**

Lire

Vient de paraître :

André TURCAT :
CONCORDE
Essais d'hier,
Batailles d'aujourd'hui
Ed. du Cherche Midi

Pour tous ceux qui aiment ce bel oiseau. +

LA NUIT DES OSCARS

Vendredi 2 Février à partir de 18 heures à l'ACAM

Réservez votre soirée

**Au cours de cette soirée, commune avec nos amis de Provence Aviation,
Les « OSCARS » seront remis aux nouveaux brevetés 1999 et 2000.**

**Diner – Soirée dansante
Venez nombreux**

(Coût du repas à la charge des participants : 100 francs)