

# ACAM



*Donnez vous des ailes...*

**AERO CLUB AIX MARSEILLE**

## Editorial

*Les infos de ce nouveau numéro du Bulletin de l'ACAM témoignent de l'avancée concrète d'un certain nombre de chantiers ouverts par le Conseil d'Administration :*

*la restructuration du système informatique de gestion et en particulier la saisie des vols qui vient d'entrer en vigueur,*

*le Parrainage des « jeunes » pilotes,*

*les contacts avec d'autres structures et la signature de conventions avec l'ANEG, Eguilles Aviation, et tout récemment l'Aéro Club du Soleil permettant l'utilisation d'un ensemble d'avions plus important.*

*Les choses avancent même s'il reste beaucoup à faire.*

*« Au delà du Tour de Piste » est consacré aux femmes et l'aviation. Normal en ces temps où l'on parle beaucoup de parité, mais, dans ce domaine on est loin du compte!*

*Peut-être y-a-t'il là d'ailleurs, matière à réflexion pour l'avenir.*

*Enfin, l'utilisation de l'Horizon Artificiel et...des freins n'auront de secrets pour personne après avoir lu « Mémo pilote ».*

*Bonne lecture et bons vols.*

Une nouvelle manière d'enregistrer vos vols.

*Gérard Cassan*

Vous avez dû apercevoir près de la fiche d'enregistrement des vols, un ordinateur nouvellement arrivé. Il n'est pas là par hasard, il va remplacer la saisie manuelle des vols.

Le logiciel utilisé est **AERO21**, déjà vendu par son auteur Guy Audebert, à plus de soixante exemplaires dans différents aéroclubs. Ce succès vient sans doute du fait que l'auteur est lui-même pilote privé, ce qui lui a permis de se limiter aux rubriques réellement utiles.

Ce nouveau mode de saisie devrait diminuer les nombreuses erreurs constatées aujourd'hui car tout le monde ne maîtrise pas les secrets du cahier des tarifs !... et il simplifiera le travail du secrétariat qui n'aura plus cette charge et pourra après les vérifications d'usage, basculer les informations en comptabilité d'un simple click de souris.

Autre avantage, il permettra des saisies à la minute près, comme le pratiquent nos amis de l'USPEG et de l'ACS.

Le scénario est le suivant :

- Le pilote qui désire voler, inscrit sur la fiche de saisie l'avion qu'il a réservé, éventuellement l'instructeur puis les heures de départ et d'arrivée prévues
- Au retour du vol, après avoir rempli le livre de bord et la feuille d'inscription des pleins d'essence, il saisit son vol sur l'ordinateur en appuyant sur la touche « F2 ». A la fin de l'opération, un numéro d'ordre apparaît en bas de l'écran et il le reporte sur la fiche de saisie
- S'il fait un chèque, il le signale sur l'ordinateur en appuyant sur la touche « F3 ». A la fin de l'opération, un autre numéro d'ordre apparaît à l'écran et il l'inscrit au dos du chèque
- S'il veut savoir où il en est de ses vols de l'année ou de ses versements, il en consulte la liste en appuyant sur la touche « F4 ». Attention, comme code d'accès on lui demandera son numéro FNA, ceci afin de protéger ses informations de regards indiscrets.

Il peut même laisser des messages à d'autres pilotes qui les trouveront à la saisie de leurs prochains vols. Il peut enfin consulter les numéros de téléphone d'autres pilotes.

Ce n'est finalement pas plus compliqué que la saisie manuelle à laquelle nous nous étions habitués.

Notre club escompte de réelles économies d'effort et de temps avec l'arrivée de ce logiciel et vous vous rappelez encore de notre dernière AG, ce n'est pas un de nos moindres soucis.

En espérant que vous apprécierez vous aussi le confort d'utilisation de ce nouvel outil, je vous souhaite de bons vols.+

### *Sommaire*

#### N° 8 Mars - Avril 2001

Editorial

*Page 1*

Balises...

*Pages 2 - 3*

Saisie informatique des vols

*Gérard Cassan*

Le Parrainage

Décisions C.A

Au delà du Tour de Piste

*Pages 4 - 5 - 6*

Des femmes et des avions

*Yves Despas*

Pilote de ligne

*Entretien avec une pilote - Y.D*

Mémo Pilote

*Pages 7 - 8 - 9 - 10*

L'Horizon Artificiel

*Armand Baldi*

Rouler c'est déjà Piloter

*Raymond Delaunay*

Vu sur l@ Toile

*Page 10*

Infos

*Pages 11 - 12*

Le conseil d'administration, sous l'impulsion de son Président, souhaite mettre sur pied un parrainage de nos jeunes brevetés, par des pilotes expérimentés.

L'idée est la suivante : si un élève est parfaitement encadré en cours de progression par son instructeur, dès qu'il obtient son brevet, il peut avoir la sensation d'être livré à lui-même, dans ce monde aéronautique quelque peu intimidant. Il passe en effet, du jour au lendemain, d'un statut d'assisté à celui de commandant de bord, responsable d'un avion, de lui-même et de ses passagers ; avec les conséquences morales, pécuniaires et éventuellement pénales que cette charge implique.

Bien sûr, le réflexe de nos jeunes brevetés est souvent de maintenir le contact avec leur instructeur pour prendre conseil, se perfectionner, envisager des navigations nouvelles. Il est bon de rappeler à ce propos, qu'il faut être lâché pour accéder à des itinéraires particuliers comme la CORSE, St. CREPIN, BARCELONNETTE.

Mais l'expérience nous a montré que certains pilotes hésitent à faire cette démarche ; crainte de déranger leur instructeur ? Sensation de dévaloriser un brevet chèrement acquis ?

Ils risquent alors de perdre assez vite leur niveau, se cantonnant souvent dans les vols routiniers, tours de piste ou vols locaux

Pour ménager une transition en douceur, il est donc proposé d'affecter à chacun des jeunes brevetés, qui en formuleront la demande, un "pilote-parrain", élément déjà chevronné, choisi éventuellement par le filleul lui-même. Le rôle de ce mentor sera de lui donner confiance, en volant autant que possible avec lui, en tous les cas de l'assister de ses conseils et de son expérience.

Outre la sécurité, la finalité de cette formule est aussi et surtout, l'intégration de l'intéressé au sein de l'association, par la connaissance d'autres pilotes, la pratique de vols groupés, voire de voyages à plusieurs avions.

Découverte d'un environnement touristique, pilotage sur d'autres machines, bons plans restaurants, etc., sont les ingrédients du plaisir aéronautique. Voler à deux est aussi une économie, grâce au partage du vol. Découvrir les facilités et le plaisir du vol "en équipage" génère complicité, estime et amitié, c'est bien connu...

N'est-ce pas la vocation d'un club, qui sans cela, ne serait qu'une entreprise à louer des avions ? +

***Les pilotes volontaires pour être parrains et ceux qui souhaitent être parrainés doivent contacter :***

*Georges Kouyoumantzakis.*

kouyoumg@newsup.univ-mrs.fr

### C.A. :

Le Conseil d'Administration du 23 Février a pris les décisions suivantes :

#### OPE

Les OPE 2000 et OPE 4000 ne peuvent s'appliquer qu'aux seuls avions de l'ACAM, à savoir :  
ZG – RU – EH – BX

Le C.A. réfléchit à d'autres formules d'intéressement pour les pilotes qui volent beaucoup.

#### Vols d'Initiation

Le tarif des vols d'initiation est fixé à :

300 Francs pour le premier passager,

150 Francs pour les suivants.

Soit :

300 F pour 1 personne

450 F pour 2 personnes

600 F pour 3 personnes

pour un vol de 20 minutes.

#### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2001

La date de l'Assemblée Générale de l'ACAM est fixée au :

**Samedi 5 Mai à 15 heures**

# Au delà du Tour de Piste...



Elise DEROCHE

## Des Femmes et des Avions

Yves Despas

C'est en octobre 1909 – Blériot avait traversé la Manche en juillet - qu'avec Elise DEROCHE, plus connue sous le nom de « Baronne » de LAROCHE, commence l'histoire de l'aviation au féminin. Pour la première fois une femme, seule à bord, pilotait un « aéroplane ». D'autres suivirent, prenant toute leur place dans la formidable aventure de l'aviation. Comme Elise DEROCHE, qui se tua en 1919 au cours d'un essai, beaucoup d'entre elles eurent hélas un destin tragique.

Parmi les pionnières, Harriet QUIMBY fut la première à obtenir son brevet de pilote aux USA. Elle traversa la Manche le 16 Avril 1912. On l'avait surnommée « l'aviatrice en porcelaine de Saxe »...elle se brisa le 1<sup>er</sup> juillet de la même année dans un meeting à Harvard.

### Raids et records :

C'est dans les années 20 et 30 que les aviatrices, comme on disait alors, réalisèrent sans doute leurs plus grands exploits.

En 1921, sur un petit biplan Caudron de 80 cv, Adrienne BOLLAND (1895-1975) réussit, avec une incroyable audace, à franchir la Cordillère des Andes. Elle fut aussi la première à réussir un « looping ».



Adrienne BOLLAND

L'ACAM ne compte aujourd'hui que 10 femmes, dont 5 élèves pilotes, sur environ 200 adhérents

Maryse BASTIE née en 1898, établit 10 records mondiaux de durée et de distance entre 1928 et 1932, mais son grand exploit reste la traversée en solo de l'Atlantique Sud sur un petit Caudron Simoun. Elle relia Dakar à Natal en 12h05 en 1936, 23 jours après la disparition de Mermoz. Elle fut tuée le 6 juillet 1952 au cours d'un meeting à Lyon dans le crash d'un Nord 2501 qu'elle ne pilotait pas. Elle était Commandeur de la Légion d'Honneur à titre militaire notamment pour son action dans la Résistance.

Maryse HILSZ née en 1903, fut d'abord parachutiste puis pilote. En 1930 elle rallia depuis Paris, l'Afrique du Nord, Saïgon, Madagascar, puis Tokyo en 1932. Elle établit de nombreux records d'altitude, (14.310 mètres en 1936 !) et de vitesse. C'était aussi une grande voltigeuse. Elle se tua en 1946 en service commandé, près de Bourg en Bresse.



Maryse HILSZ

Hélène BOUCHER née en 1908, relia Paris à l'Irak et conquist 7 records mondiaux. Sa mort à 26 ans à Guyancourt en 1934 provoqua en France une très grande émotion.

### Passagères...

La toute première femme à voler dans un avion s'appelait Thérèse PELTIER. Elle était la pupille de Léon DELAGRANGE qui lui donna le baptême de l'air à Turin.

Une artiste célèbre vola pour la première fois en 1920, et fut une des premières passagères de la ligne Paris Londres.

Elle aimait beaucoup l'aviation. C'était MISTINGUETT...

Les Françaises n'étaient évidemment pas les seules à se distinguer aux commandes de leurs avions.

Dès 1929, une association regroupa 99 femmes pilotes sous le simple nom des « Ninety Nines » afin de mieux se faire accepter et respecter dans les compétitions aéronautiques de l'époque! Parmi elles, Amy JOHNSON, Amélia EARHART et Jackie COCHRAN. L'association existe toujours et compte des milliers de membres dans le monde.

Amy JOHNSON, aviatrice anglaise, née en 1903, établit aussi de nombreux records et réalisa seule à bord d'un petit biplan De Havilland, la liaison Grande Bretagne - Australie en Mai 1930. Elle périt en 1941 ; au cours d'une mission, son avion s'abîma dans l'estuaire de la Tamise.

Amélia EARHART, l'américaine, fut sans doute la plus célèbre de toutes. Née en 1897 elle voulu devenir pilote après un baptême de l'air en 1920. En juin 1928 elle devient la première femme à traverser l'Atlantique en équipage. Bien que passagère, ce vol fit d'elle une véritable star. « Lady Lindy » n'en resta pas là : le 20 mai 1932 elle traverse l'Atlantique en solo sur un Lockheed Vega et, à court de carburant se pose dans un champ dans le nord de l'Irlande.

*Quand elle eut atterri, un homme s'approcha :*  
- Où est-ce que je suis ? demande Amélia  
- Vous êtes dans le pré de Callegher madame. Vous venez de loin ?  
- D'Amérique !

En janvier 1935 elle franchit le Pacifique entre Hawaï et Oakland. Le 1<sup>er</sup> juin 1937 elle part de Californie pour un tour du monde vers l'Est sur un Lockheed Electra. Elle est accompagnée par un navigateur Franck NOONAN. Le 2 juillet l'appareil disparaît dans le Pacifique. Cette disparition mystérieuse ajouta encore à sa légende.



Amélia EARHART



Hanna REITSCH (1912 – 1979) reste la plus célèbre des pilotes allemandes. Elle fit notamment des essais d'hélicoptères, dont un dans une grande halle à Berlin en 1937 au rythme d'une valse de Strauss ! Elle participa également aux essais de l'avion fusée Messerschmitt Komet. Elle eut parfois aussi des passagers peu recommandables, dont un certain Adolf !...

## Pilotes de guerre :

Bien que cela soit peu connu, de nombreuses femmes pilotes participèrent aux opérations de guerre.

En septembre 1939, Pauline GOWER crée, en Grande Bretagne le Women's Air Transport Auxiliary. Une centaine de pilotes, anglaises, américaines, australiennes et sud-africaines, convoyèrent 120 types d'avions entre les usines et les bases. 14 d'entre elles, dont Amy JOHNSON y laissèrent leur vie.

Début 1942, Nancy LOVE, créa aux USA le Women's Auxiliary Ferrying Squadron qui fusionna fin 42 avec le Women Airforce Service Pilots fondé par Jackie COCHRAN. Jusqu'à la fin de 1944, environ 900 pilotes convoyèrent 12650 bombardiers et chasseurs. Le WASP perdit 38 pilotes en 27 mois de service.

Des pilotes allemandes firent également du convoyage. Plus de 1000 pilotes soviétiques participèrent directement aux combats dans des unités mixtes ou entièrement féminines. Lilia LITVIK et Katya BUDANOVA obtinrent respectivement 12 et 10 victoires avant d'être abattues aux commandes de leurs chasseurs Yakovlev pendant la bataille de Stalingrad en 1943.

Une unité entièrement féminine, « Les sorcières de la nuit », effectuèrent au total 24.000 sorties nocturnes à bord de biplans d'entraînement transformés en bombardiers !

## Supersoniques :

Les années 50 et 60 furent marquées par la rivalité – bien qu'elles furent amies - entre « les 2 Jacqueline »

L'américaine Jackie COCHRAN (1906-1980) fut une des meilleures pilotes de courses dans les années 30, et comme on l'a vu ci dessus, fit beaucoup pour la reconnaissance des femmes pilotes.

La française Jacqueline AURIOL (1918-2000), réussit à s'imposer comme pilote d'essais au CEV. Elle le restera pendant 20 ans de 1951 à 1971.

A bord de leurs chasseurs à réaction, elles battirent à tour de rôle de nombreux records.

Jackie COCHRAN fut la première femme à franchir le mur du son le 18 mai 1953 sur un Sabre F86.

Jacqueline AURIOL fut la seconde le 15 août de la même année sur un Mystère .



Jacqueline AURIOL

Elles resteront probablement les deux dernières grandes héroïnes de l'histoire de l'aviation.

Toutes ces femmes, et d'autres moins connues sans doute, ont montré, avec une ténacité, une passion et un courage admirables, que l'aviation n'est pas « une affaire d'hommes » mais avant tout une affaire de pilotes. +

Merci à Armand BALDI pour ses documents



# Pilote de ligne

**Aéroport d'Orly, 13 heures, le Boeing 747-200 F-GPJM de la « Corsair » roule vers la 25 et s'apprête à décoller à destination des Antilles. Aux commandes, en place droite, une jeune femme, elle s'appelle Catherine. Nous l'avons rencontrée.**

*Catherine, pilote de ligne sur long courrier, c'est l'aboutissement d'un rêve ?*

Oui, c'est ce que je voulais faire et c'est vraiment formidable.

*Comment vous est venue l'envie de devenir pilote ?*

Par hasard. Contrairement à beaucoup de pilotes, j'ai commencé relativement tard. A 25 ans, j'ai eu l'occasion de piloter un avion pour la première fois. Ce fut une révélation et j'ai décidé de devenir pilote, mais en même temps je pensais que c'était inaccessible. J'ai néanmoins commencé ma formation.

*Cela n'a pas du être facile ?*

Non, d'autant que j'ai été très mal accueillie dans le premier aéroclub où je m'étais inscrite (1). J'ai failli tout laisser tomber. Mais l'envie était trop forte et, avec l'encouragement d'amis, j'ai repris ailleurs et passé mon brevet et différentes qualifs. Naturellement en même temps je travaillais pour pouvoir vivre et payer les heures de vol ! J'ai également suivi des cours théoriques par correspondance. J'ai finalement réussi à obtenir toutes les licences et qualifications nécessaires mais avec un cursus assez atypique. Cela a été très dur, y compris financièrement, mais j'étais très motivée.

*Le fait d'être une femme a-t'il joué un rôle, rendu les choses plus compliquées ?*

Au niveau de ma formation, je ne crois pas. Vous savez c'est difficile pour tout le monde, hommes ou femmes. Le plus dur est d'obtenir un premier emploi, et c'est sans doute un peu plus difficile encore pour une femme. Au début j'ai dû faire de l'aviation d'affaires en free-lance sur Mystère 20. C'est d'ailleurs une très bonne école pour former à l'exercice de responsabilités. Vous êtes en effet seule et il faut tout faire, de la visite pré-vol au plan de vol en passant par l'accueil et les relations avec les passagers, et naturellement le pilotage. Mais j'en garde un bon souvenir et le Mystère 20 est un avion tellement formidable.

Je suis ensuite entrée dans une petite compagnie où certains Commandants de Bord me posaient sans cesse des questions comme à une élève. C'était très désagréable, comme si je devais toujours prouver ma compétence. Ils n'auraient sans doute pas eu cette méfiance avec un homme.

Ce n'est heureusement pas du tout comme cela à Corsair ou on considère que chacun est à la place où il, ou elle doit être. Quant aux personnels commerciaux ils apprécient en général la présence d'une femme dans le cockpit car cela change forcément l'ambiance à bord.

*Et les passagers ?*

D'abord ils sont surpris, mais plutôt agréablement. Dans les petits avions où les passagers nous voient, j'ai souvent eu des réactions positives voire enthousiastes.

*La vie de famille, avoir des enfants, c'est possible avec ce métier ?*

C'est un problème d'organisation. Toutes les femmes qui travaillent ont des problèmes d'organisation. Pour nous, c'est un peu plus compliqué parce qu'on n'a pas des horaires réguliers, mais c'est tout à fait possible. On a aussi des périodes de repos où on reste plusieurs jours à la maison. D'ailleurs, j'ai des collègues qui sont mariées et ont des enfants. C'est vrai cependant que pour une pilote il n'est pas possible d'avoir un mi temps, car c'est un métier qu'on a aussi « dans les mains » et il faut une pratique fréquente et régulière. D'ailleurs, après un congé de maternité, on est obligée de refaire une qualification avion ! Ça c'est un vrai problème.

*Il y a beaucoup de femmes pilotes ?*

A Corsair nous sommes 6 sur 200 pilotes, dont 3 sur 747.

*La suite de votre carrière : devenir Commandant de Bord ?*

Oui j'espère mais ce n'est pas pour tout de suite ! Il faut beaucoup d'expérience.

*Vous avez combien d'heures de vol ?*

Environ 4500 dont près de 1000 sur 747.

*Vos prochains vols ?*

Les Antilles puis Los Angelès.

*Bons vols Catherine.+*

(1) ndlr : ce n'était pas l'ACAM !

*Entretien : Yves Despas.*

*En 1934 Helen RICHEY est engagée par la Central Airlines comme pilote de ligne. Mais elle fut contrainte de démissionner sous la pression des autres pilotes !*

*Il faut attendre 1975, pour que Danièle DÉCURÉ devienne la première pilote de ligne d'Air France, puis plus tard Commandant de Bord sur A 320.*

*Air France compte aujourd'hui une centaine de femmes sur environ 3600 pilotes, soit moins de 3%.*

# Mémo Pilote

**Pilotage  
Navigation  
Météo  
Réglementation**

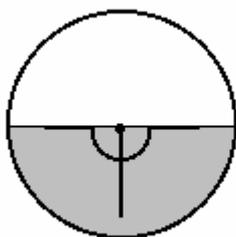
## L'Horizon Artificiel

*Armand Baldi*

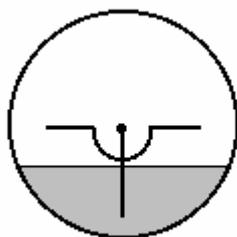
La nouvelle réglementation exige maintenant de savoir utiliser cet instrument.

En fait cela est simple : l'horizon artificiel s'utilise exactement comme l'horizon naturel, mais il faut s'entraîner à n'utiliser qu'une petite portion visible. Le repère capot réduit à un point, les ailes de la maquette visibles et des échelles d'angles indiquées sur l'axe de tangage et sur l'axe de roulis, facilitent encore la tâche.

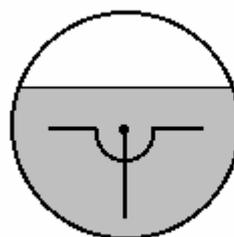
**L'HORIZON ARTIFICIEL EST UN VISEUR D'ATTITUDE :**



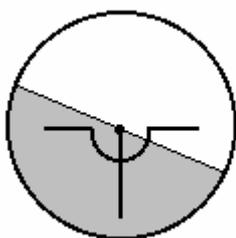
Nez sur l'horizon



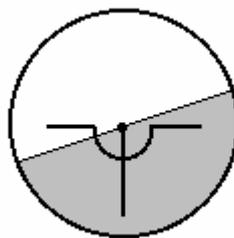
Nez haut



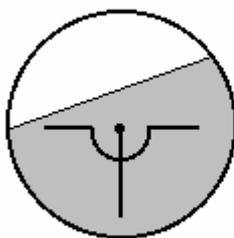
Nez bas



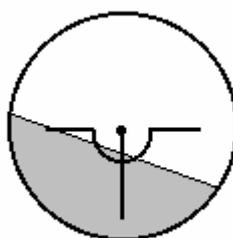
Nez sur l'horizon - inclinaison à gauche



Nez sur l'horizon - inclinaison à droite



Nez bas - inclinaison à droite



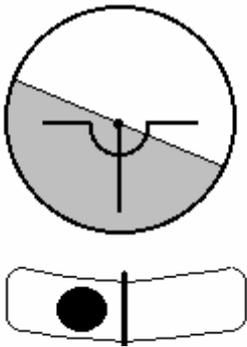
Nez haut - inclinaison à gauche

## EN VIRAGE A INCLINAISON CONSTANTE :

RAPPEL :

CADENCE = taux de virage = vitesse angulaire

PENTE = angle que fait l'axe longitudinal de l'avion avec l'horizontale

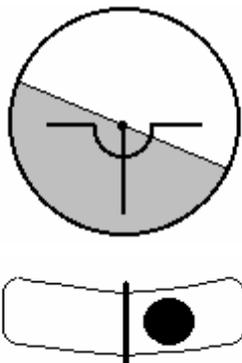


Virage glissé → virage normal

Pas assez cadencé  
Action :

Manche à tirer → augmentation de la cadence  
→ diminution de la pente } annulation

Pied pression à gauche → augmentation de la pente  
→ augmentation de la cadence }



Virage dérapé → virage normal

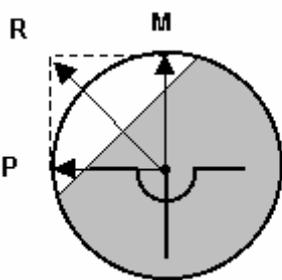
trop cadencé  
Action :

Manche à pousser → diminution de la cadence  
→ augmentation de la pente } annulation

Pied pression à droite → diminution de la pente  
→ diminution de la cadence }

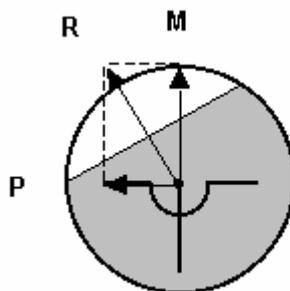
## REPLACER LE NEZ SUR L'HORIZON :

Virage à 45°



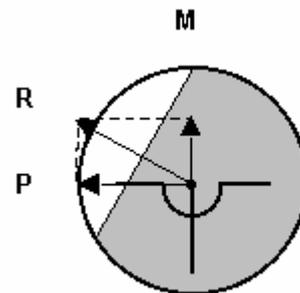
autant de manche **M**  
que de pied **P**  
**R** = résultante

Virage à 30°



plus de manche **M**  
que de pied **P**  
**R** = résultante

Virage à 60°



plus de pied **P**  
que de manche **M**  
**R** = résultante

NEZ BAS

Tirer le manche → monte le nez vers l'horizon  
→ augmente la cadence } annulation

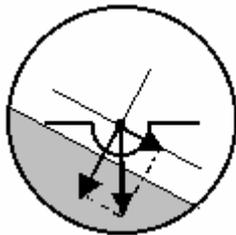
Pression du pied → diminue la cadence  
→ Monte le nez vers l'horizon }

NEZ HAUT

Pousser le manche → descend le nez vers l'horizon  
↓  
diminue la cadence

Pression du pied → augmente la cadence  
↓  
descend le nez vers l'horizon

} annulation

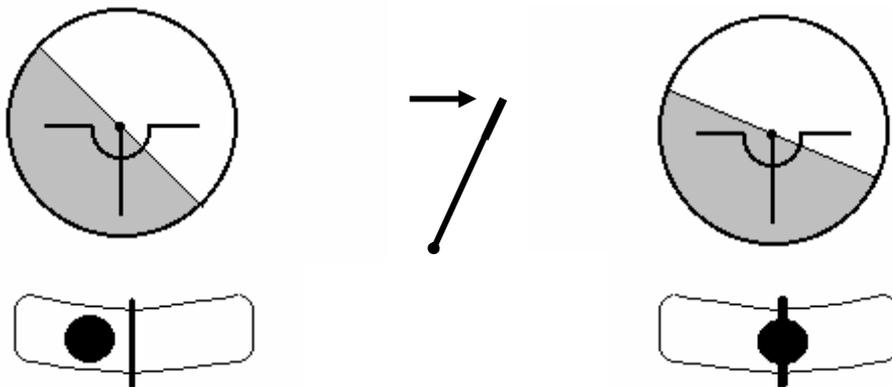


action du manche



action du pied

### CORRECTION PAR MODIFICATION DE L'INCLINAISON :



Dans la réalité, on mélange les deux, tout dépend de ce que l'on veut faire.  
Et on n'oublie pas la vieille règle :

**« LE MANCHE ATTIRE LA BILLE,  
LE PIED LA REPOUSSE » (1)**

NB. Dans le cas d'une descente parachutale involontaire, ce n'est pas l'horizon artificiel qui peut avertir du danger, mais le vario largement négatif ; l'attitude observée à l'horizon artificiel est celle d'un vol normal, légèrement cabré.+

(1) réflexe à avoir en virage serré, lorsque l'avion a tendance à vouloir partir en virage engagé.

---

## Rouler c'est déjà piloter.

*Raymond Delaunay*

Lorsque je suis en place droite dans un avion, même si l'occupant de la place gauche monte pour la première fois dans un avion léger, après lui avoir expliqué plus ou moins rapidement comment l'avion vole et comment le pilote peut le contrôler, je lui explique comment on le dirige au sol, avec les palonniers, et le rôle et l'usage des freins.

Ensuite, en commentant ce que je fais, je démarre l'avion et il commence à diriger l'avion, uniquement avec les palonniers, dès que nous quittons la place de stationnement.

Après quelques zig-zag dont je limite parfois l'ampleur...il arrive rapidement à maintenir une trajectoire à peu près rectiligne.

Pour la ligne droite, si le vent traversier n'est pas trop fort, et si le pilote ne roule ni trop vite ni trop lentement, les progrès sont généralement rapides.

Pour tourner, au début, ça ne va pas trop mal.

Le nouveau pilote écoute très attentivement ce que lui dit l'instructeur à droite :

il a les pieds bien en bas, la pointe des pieds, seulement, sur les palonniers, et il appuie à fond sur le palonnier quand il veut tourner, puis relâche et adapte la pression lorsqu'il constate que l'avion réagit docilement.

Quelques temps après, alors que ce pilote vole déjà très correctement, il a été lâché et vole pas mal en solo...je constate qu'il roule avec les pieds sur les freins en permanence !...

Il n'appuie même plus sur les palonniers pour faire tourner l'avion au sol, mais se contente de freiner du côté où il veut faire tourner l'avion.

Il m'arrive lui faire remarquer qu'il roule en ligne droite, les deux peids sur les freins avec 1200 tours ou plus affichés au tachymètre !

Quelle curieuse façon de rouler ! Dans votre voiture, vous appuyez simultanément sur la pédale d'accélérateur et sur le frein ?

De nombreux pilotes de DR 400, pas forcément des débutants, se plaignent que l'avion tourne mal au sol.

Mais quelle est la position de leur manche, avant et pendant le virage ?

Trop souvent le manche se trouve "secteur arrière", au mieux il est centré....

Pour pouvoir tourner sans difficulté, le manche d'un ROBIN en particulier d'un DR 400 DOIT SE TROUVER SECTEUR AVANT, pour comprimer suffisamment l'amortisseur avant et libérer le système de rappel et de verrouillage DANS L'AXE de la roue avant.

Tenter de faire tourner l'avion alors que son assiette est

légèrement cabrée conduit à forcer le mécanisme de rappel dans l'axe, et faire chauffer et user inutilement les freins!

Si vous avez des passagers à l'arrière, il se peut que vous deviez mettre le manche en butée avant pour tourner,

Enfin au décollage, si vous mettez prématurément le manche en arrière, vous risquez de ne pas pouvoir corriger la trajectoire pendant la phase d'accélération au sol et de vous rapprocher dangereusement des balises, avant de parvenir à décoller.

Il faut maintenir le manche secteur avant jusqu'à la rotation pour contrôler l'axe pendant le roulement jusqu'au décollage.

Idem à l'atterrissage. Après avoir "délicatement" reposé la roue avant, le manche doit venir secteur avant pour déverrouiller la roue et permettre le contrôle de l'axe au sol.

Attention cependant au décollage et à l'atterrissage à ne pas trop pousser le manche vers l'avant, car à vitesse élevée, l'avion aurait autant de stabilité qu'une brouette poussée à vive allure !....

Enfin, si un freinage énergique est nécessaire, il sera plus efficace d'amener progressivement le manche en butée arrière afin de transférer les masses sur le train principal, ce qui améliore l'efficacité du freinage, soulage l'amortisseur avant qui tend à s'écraser lors du freinage, et limite le risque de perte de contrôle en direction par effet de brouette mais cela implique d'avoir parfaitement aligné son avion auparavant, car une fois l'amortisseur avant détendu par l'assiette cabrée donnée à l'avion, aucune correction d'axe n'est possible

Pour avoir oublié ou négligé ces réalités, quelques pilotes de ROBIN DR 400 sont sortis de piste avec parfois de sérieux dégâts ! +

---

## Vu sur l@ Toile

<http://www.nav2000.com/pf/>

Plateformes 2000 est un annuaire interactif des plateformes en France et en Europe. Il donne toutes les indications utiles avec souvent une photo en approche. Accès par liste, code OACI, carte, texte. Permet aussi des calculs de nav.

*Un site perso de Xavier Werquin, très bien fait et utile.*

<http://www.airfrance.fr>

Le site de la compagnie contient plusieurs pages sur les carrières et emplois qu'elle propose avec pour certains les conditions de recrutement.

Actuellement Air France recrute 4500 collaborateurs dans différents secteurs (informatique, commerciaux, etc...) dont 2050 hôtesses et steward et 325 pilotes.

*Pour ceux qui cherchent un emploi.*

<http://www.actuavision.com/media/aviation>

Un portail aviation. Les nombreux sites sont classés dans 10 rubriques.

*Très pratique pour la rédaction de cet article !...*

<http://www.latecoere.com>

Site intéressant de l'Association P.G Latécoère. L'histoire des lignes Latécoère. On peut aussi télécharger les plans des avions et commander de belles repro d'affiches d'époque.

*Pour ceux qui rêvent de traverser l'Atlantique Sud sur un Laté 28 !*

Nous sommes actuellement 46 pilotes de l'ACAM à avoir une adresse e-mail.

# INFOS

## Secrétariat

**Catherine FRANÇON** assure le secrétariat de l'ACAM depuis le 29 Janvier.

Elle est présente au club du Mardi au Samedi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h30.

On lui renouvelle nos souhaits de bienvenue.

**Chrystèle DE MASSIA** continue son stage jusqu'en Mai.

## Examen Théorique PPL

Le prochain examen PPL aura lieu le Mercredi 21 Mars.

Les cours théoriques sont organisés le Lundi soir de 19 à 20 h, et une séance préparatoire aura lieu le Samedi 17 Mars de 14 à 17 h.

Rappelons qu'une bonne préparation est indispensable pour réussir cet examen et que le candidat doit présenter une attestation du Président du Club certifiant du suivi de cette formation.

Prochain examen BB le 21 Mars.

## Anglais Aéronautique

1<sup>ere</sup> session : cours n° 6 :  
Jeudi 8 Mars à 19 h.

2<sup>eme</sup> session : premier cours :  
Lundi 12 Mars  
Lundi 9 Avril

puis 2 cours en Mai  
et 2 cours en Juin.

Inscrivez vous

## Bienvenue à l'ANEG

L'ANEG c'est l'Aéroclub National des Electriciens et Gaziers, autrement dit des personnels d'EDF-GDF. Il regroupe 4 activités : vol moteur (et ULM), vol à voile, parachutisme (et parapente) et aéromodélisme, et compte 3000 pilotes, 9 avions, 13 planeurs répartis sur le territoire national.

Il est représenté dans notre région par la Section Sportive Aéronautique au sein de l'USPEG (Union Sportive des Personnels Electriciens et Gaziers).

Suite à la restructuration du Castellet, une convention a été signée le 1<sup>er</sup> février 2001 entre l'USPEG et l'ACAM. Les membres de l'USPEG, environ une trentaine actuellement, sont membres de l'ACAM. L'accord prévoit l'utilisation réciproque des appareils.

L'USPEG vient avec 2 avions :

1 Rallye 150 CV F-BXMB et un Piper PA28 180 CV F-GNBD.

La Section Sportive Aéronautique de l'USPEG est présidée par **Daniel MAITREROBERT**. Elle dispose d'un bureau dans les locaux de l'ACAM ou elle assure une permanence tous les vendredis.

Bienvenue à tous.

**Pour marquer son arrivée,  
l'USPEG organise un pot d'amitié le :  
Samedi 3 Mars à 11 heures**

## Utilisation des avions de l'ANEG

La réservation se fait selon la procédure habituelle.

**ATTENTION** le décompte du temps de vol pour MB et BD se fait à l'horamètre et non à partir du roulage.

Enfin ces 2 avions étant parqués à l'extérieur sur le parking en herbe, ne pas oublier après utilisation de les attacher avec les sangles et de remettre les baches de protection.

## Dernière minute : coup dur

Le Piper BD a été accidenté lors d'un atterrissage en montagne, heureusement sans conséquence pour les occupants, mais il a subi des dégâts et sera indisponible pendant quelques temps.

Au mois de janvier, un Mirage de l'Armée de l'Air s'est écrasé en Arabie Saoudite au retour d'une mission d'entraînement.

Le pilote a été tué.

Il s'appelait **Arnaud CHEVREL**, il avait été formé à l'ACAM par Michel CONAN en 1990.

Elève très brillant, il avait commencé à piloter en Janvier 90 et obtenu son brevet au mois de Mai suivant.

Après avoir terminé 1<sup>er</sup> des sélections régionales, il avait participé au 40<sup>eme</sup> Tour de France des Jeunes Pilotes en 1992 et s'y était classé 8<sup>eme</sup>.

Il avait 28 ans.

# INFOS



## Visite du Centre de Contrôle Régional

Une visite du CCR aura lieu le  
**Vendredi 13 Avril à 14 h 30**

S'inscrire sur le carnet de réservation en précisant : nom, prénom, date et lieu de naissance et le numéro de la carte d'identité. 20 personnes maximum. +

### La Nuit des Icares

*Ce sont environ 90 personnes qui ont participé à cette sympathique soirée.*

*Les « Icares » ont été remis aux pilotes de l'ACAM et de Provence Aviation brevetés BB, TT ou PPL en 1999 et 2000.*

*On notait également la présence de nos amis de l'ANEG et d'Eguilles Aviation.*

*Merci aux organisateurs et en particulier à Michel DECOBERT.+*

## Eguilles Aviation

Un accord a été signé avec Eguilles Aviation, permettant l'utilisation du Cessna C172 F-BNFN par les pilotes de l'ACAM, sous réserve qu'ils aient au moins 100 heures de vol et qu'ils aient été lâchés sur cet appareil.

Cet avion étant utilisé par les pilotes de Eguilles Aviation, Back Up, Provence Aviation, et ACAM, le planning ACAM ne connaît pas les réservations des autres associations.

Ne pas prendre l'avion même si il est libre sur notre planning et dans le hangar, d'autres pilotes ont pu le réserver.

Pour Réserver le Cessna :

- S'inscrire sur le planning de vol ACAM
- Le secrétariat ACAM envoie un fax à Eguilles Aviation
- Eguilles Aviation confirme le créneau
- Dans le planning ACAM il sera noté OK sur le créneau. +

## Aéro Club du Soleil (ACS)

Dernière minute :

Une convention vient également d'être formalisée avec l'Aéro Club du Soleil, transfuge du Castellet, permettant aussi l'utilisation réciproque des avions.

L'ACS arrivera début Mars avec deux avions :

un DR400 180 CV Régent et un DR400 110 CV.

Bienvenue à l'ACS +

## Vol de Nuit

### Nuit du 7 au 8 Avril :

Avignon, Valence, Montpellier  
Départ et Retour à Marseille-Provence  
15 places, avions : BD – EH – FN – ZG

Il faut 4 pilotes volontaires pour le retour des avions le Dimanche matin  
(30 mn payées par les pilotes de nuit)

## ACAM - Le Bulletin

Rédaction :

ACAM  
Aérodrome  
Chemin de la Badesse  
13290 LES MILLES

Tel : 04 42 24 21 70  
Fax : 04 42 39 20 75

Contact :

Yves DESPAS  
Tel : 04 90 07 52 78  
e-mail : [y.despas@wanadoo.fr](mailto:y.despas@wanadoo.fr)

## Voyages

### Portugal du 28 Avril au 3 Mai :

Avions : BD – EH – FN . Réunion préparatoire le 13 Mars à 19 heures

### Grece du 14 au 18 Mai :

En pool avec un avion de Rossi Levallois

Contacteur : P. DEFRASNE

### Tunisie du 1<sup>er</sup> au 4 Juin

1 Place disponible

Contacteur : J. BERNARD