le bulletin
N° 19 janvier - février 2003

Aéro-Club Aix - Marseille ACAM

Donnez-vous des ailes...

EDITO

2002 - 2003

Le Président, Patrick Bourchet

Commençons par un premier bilan 2002 (sans les chiffres de décembre)

Tout d'abord la force du club : nous sommes environ 250 membres, soit un léger tassement par rapport à l'année 2001.

Pour les heures de vol : nos 4 avions RU - ZG - EH - BX ont fait 2163 Heures (conforme à la prévision), et avec les 2 avions MB - BD de l'USPEG (Union Sportive des Electriciens et Gaziers), et le Cessna d'Eguilles-Aviation, nous atteignons les 3174 Heures.

Cela permettra, semble-t'il, d'avoir un compte d'exploitation correct malgré le changement du moteur de BX et encore quelques incertitudes sur le montant des travaux qui ne seront pas pris en compte par l'assurance.

Bonne Bonne Année 2003

Les membres du Conseil d'Administration se sont mobilisés pour de nombreuses animations au Club House et quelques sorties en groupes. Petit à petit ces journées semblent attirer de plus en plus de pilotes du club, y compris les nouveaux arrivants. Le Club est actif, avec une bonne ambiance, c'est de bon augure pour 2003.

Malgré tout, quelques événements négatifs ont entravé le développement ou le bon fonctionnement du Club :

La casse du BX qui nous a obligés à anticiper le changement du moteur de 6 mois, donc son financement et des frais non prévus tel que : remplacement des freins à tambour par des freins à disques et la peinture du fuselage qu'il était opportun de faire puisque l'avion était totalement démonté.

A noter que si les travaux avancent sans problème, ils avancent très doucement... et s'il nous avait paru réaliste de le récupérer fin novembre, on parle maintenant du 15 janvier !

L'arrêt de la convention avec l'Aéro-club Provence Aviation a été décidé en plein été, en raison du laxisme de leur président et de l'attitude de leurs pilotes ne respectant pas les règles de fonctionnement de l'Acam ou de bonne conduite dans l'utilisation des avions. L'Acam a perdu une cinquantaine d'heures que P.A aurait pu effectuer sur nos avions de voyage. Seuls deux "acamiens" volaient sur leur "Chevalier".

L'arrêt de la convention avec l'Aéro-Club du Soleil, fin octobre, a été décidé pour divergences de vues entre les 2 clubs (voir en page 2). Le préjudice est important pour les pilotes de l'ACAM, puisqu'en 10 mois nous avions volé 190 heures sur le Régent VD.

suite page 2

Je terminerai ce bilan par la vie du terrain.

Durant ces deux dernières années l'existence même du terrain était incertaine. Puis la conclusion logique est arrivée en mars 2002 : le terrain reste ouvert et devient un aérodrome civil.
Il faut maintenant organiser le financement de l'entretien de la piste (à 90 % militaire auparavant), et de la reprise des surfaces de hangars et parkings Deux entités sont intéressées par cette question : la DGAC et nous, tous les pilotes du terrain. La DGAC après s'être battue pour l'existence, s'occupe du fonctionnement, mais il n'est pas dans sa vocation de discuter avec les élus pour savoir qui financera quoi.
La Chambre de Commerce de Marseille Provence qui gère l'actuelle partie civile aurait pu chercher ces financements d'investissements et accepter d'emblée la gestion des nouvelles parties.
Mais au contraire, depuis 6 mois elle se déclare prête à quitter totalement le terrain. C'est pourquoi, dès juin, le Conseil d'Administration de l'ACAM a réactivé le CODAAM (Comité de Développement de l'Aérodrome d'Aix-les-Milles) qui regroupe une dizaine d'associations, une trentaine de propriétaires d'avions, et la dizaine d'entreprises installées sur le terrain.

Il a fallu réunir tout le monde, élire un Bureau, un Président (Jean-Pierre LUTAUD), puis monter un dossier expliquant les activités pratiquées sur notre terrain, leur avenir, les infrastructures nécessaires et présentant les entreprises ou privés désireux de venir s'implanter ici. Le CODAAM commence à être connu en préfecture, à la mairie d'Aix. et de nombreux contacts sont en cours.
Si nous n'avions rien fait, l'intérêt économique de l'aérodrome risquait d'être nié, et certains riverains de nos ennemis, auraient ainsi pu tenter de le faire disparaître.

C'est un gros travail qui a été entrepris en direction des élus et des riverains pour poser des bases solides de notre terrain civil des Milles qui détermineront son fonctionnement pour les 10 ou 20 ans à venir.
EN 2003
Votre Conseil d'Administration se donne comme objectif :
L'amélioration du fonctionnement de tous les jours,
L'animation de la vie du Club (voir calendrier en pages centrales),
Le développement de nos relations extérieures, avec le CODAAM, pour assurer l'avenir du terrain.

Cela avec les mêmes avions, la même équipe de salariés et de bénévoles et je l'espère avec vous, tous les adhérents de 2002.

A trois mois de l'Assemblée Générale où nous reparlerons de tout cela, je rappelle que ce club n'est pas dirigé par un mini groupe fermé. C'est une Association au fonctionnement limpide et démocratique. Toutes les bonnes volontés sont les bienvenues. Alors faites vous connaître pour participer à la vie du Club, que vous souhaitiez ou non, devenir membre du Conseil d'Administration.

Très bonne année à tous.

BALISES

La séparation avec l'ACS

Patrick Bourchet

L'ACAM a accueilli l'Aéro-Club du Soleil pendant 18 mois pour lui permettre de continuer son activité pendant la reconstruction de l'aérodrome du Castellet.
Fin 2002, il s'avère que le retour au Castellet est très improbable et l'ACS décide de s'installer définitivement sur l'aérodrome d'Aix les Milles.
Dans ces conditions, évidemment très différentes de celles qui prévalaient au départ de la collaboration entre les deux clubs, l'ACAM ne pouvait pas accepter de continuer à héberger un futur concurrent et a proposé la poursuite de la mise en commun de moyens, mais uniquement dans la perspective d'une fusion dans les 2 à 3 ans à venir.
En effet à quoi pourraient servir deux organes de direction différents si pilotes, avions, salariés, instructeurs, et bâtiments sont communs?
L'ACS n'a pas essayé de tricher et à répondu clairement :
" NON, c'est trop tôt. Nous voulons pour l'instant continuer en tant que club indépendant. "
Dès lors, la séparation devenait inéluctable.

Il n'y a dans cette séparation ni bon ni méchant, chaque club a pris sa décision en toute indépendance.
Si le débat doit se poursuivre, sur la nécessité d'avoir un ou plusieurs aéro-clubs sur la plate-forme, c'est au sein de chaque club qu'il doit avoir lieu et être tranché lors de son assemblée générale ou bien par la décision individuelle de chacun, en prenant sa cotisation 2003 dans le club de son choix.

Vue aérienne LFMA

Cotisations 2003

Le réglement des cotisations (club et FNA), conditionne la possibilité de voler à partir du 1er janvier et, fournit au club un apport de trésorerie indispensable.
Le montant des cotisations est identique à l'an passé soit :

club : 160 €
(80 pour les moins de 25 ans)
FNA : licence : 55 €
licence + Info-Pilote : 84 €

Pour 29 €, la revue mensuelle Info-Pilote vous permet d'être informés et de suivre l'actualité aéronautique.

La FNA propose également des assurances complémentaires incluant le remboursement de frais de transports et de rapatriement d'avion en cas de panne ou d'immobilisation sur un terrain extérieur. (rappelons que ces frais éventuels sont totalement à la charge du pilote!)

Passez au Club dès que possible pour vous mettre en règle et signer l'imprimé FNA.

Commission Consultative de l'Environnement

La Commission Consultative de l'Environnement de l'Aérodrome d'Aix-les-Milles, est composée de 3 collèges de 7 membres chacun, représentant :

Les professionnels de l'aéronautique, exploitant et personnels, et les usagers (dont l'ACAM)

Les collectivités territoriales et locales.

Les associations de riverains et de défense de l'environnement,
et des représentants de l'administration, (DAC, Equipement…), et de l'armée.

La réunion d'installation de cette commission a eu lieu le 17 décembre sous la présidence du Sous Préfet. qui a rappelé qu'elle a pour objet d'être consultée sur toute question concernant l'aérodrome pouvant avoir une incidence sur l'environnement sonore.

-L'armée a confirmé son désengagement total prévu pour septembre 2004.

-Les représentants de l'état ont affirmé leur volonté de maintenir le terrain en activité, avec vocation d'accueillir exclusivement l'aviation générale. Aucune extension, notamment de la piste n'est envisagée. Une partie du terrain, la plus à l'ouest, sera ré-affectée à d'autres usages (notamment accueil de l'école de formation des sapeurs pompiers) le reste de l'espace à l'ouest de la piste étant réservé à l'aviation générale.
-Les élus ont exprimé leur accord pour le maintien de l'aérodrome, mais sans augmentation du trafic (actuellement 65.000 mouvements par an).
-Les associations ne sont pas unanimes. Quatre d'entre elles dont le Comité d'intérêt de quartier des Milles, et Fare Sud sont favorables au maintien de l'aérodrome, sous réserve que le trafic reste de même nature qu'actuellement et que des efforts soient faits pour diminuer les nuisances sonores.
Deux, l'APAIX et les 1000 Décibels se situent dans l'outrance et expriment clairement leur volonté d'agir pour la fermeture.

Cette réunion a permis de donner des informations précises aux associations et d'établir un dialogue finalement souhaité par tous, à quelques exceptions près.
Un groupe de travail, auquel participeront l'ACAM et le CODAAM, va être constitué pour établir une "Charte de bon voisinage" dans un délai d'un an.

Activités Club Calendrier 2003

DATE	ANIMATION SOL	ANIMATION VOL	RESPONSABLE
JANVIER			
Samedi 11 - 10 heures	Réunion des nouveaux Adhérents. Apéritif		C.A.
Dimanche 12 - 16 heures	Galette des Rois		M.C Garcin
Samedi 25 - 9 h 30		"Foire aux voyages" Elaboration du programme des voyages Club 2003 Repas au Café de France	P. Bourchet
FEVRIER			
Samedi 1er - 20 heures	Soirée des ICARES Dîner restaurant A Saint-Victoret		M.C Garcin
Dimanche 9 - journée		Sortie aéro. Destination ?	?
MARS			
Dimanche 9 - journée		Sortie aéro. Destination ?	?
Samedi 29 - 14 heures	ASSEMBLEE GENERALE Apéritif de cloture		C.A.
AVRIL			
Samedi 12 - 9 h		"Briefing" général voyages conduites à tenir, conseils, etc...	P. Bourchet
Dimanche 13 - journée		Sortie aéro. Destination ?	?
Dimanche 27 - journée	Barbecue	Rallye ACAM-USPEG	J. Dedieu, M.C G
MAI			
		Voyages	
Un Dimanche à préciser 12h	Barbecue		M.C Garcin et ?
JUIN			
		Voyages	
Samedi 14 - Nuit (dates		"La nuit la plus courte"	? et ?

Certaines activités tant au sol qu'en vol, ont parfois pu apparaître décidées et annoncées tardivement au cours de l'année qui vient de s'achever.
Afin d'avoir une meilleure vue d'ensemble et de permettre à chacun de s'organiser pour y participer, le C.A. a décidé d'élaborer et de publier dès maintenant un programme aussi précis que possible de propositions pour 2003.
C'est un projet ambitieux dont nous esperons qu'il répondra aux attentes d'un maximum d'entre vous.
Nous ne cachons pas que la réalisation de ce programme demandera beaucoup d'efforts et il ne pourra être tenu qu'avec une participation active des pilotes du club à l'organisation, notamment pour le Rallye, la nuit la plus courte, le jour le plus long et les sorties. Les bonnes volontés peuvent se manifester dès maintenant pour mettre des noms à la place des points d'interrogation du programme.

DATE	ANIMATION SOL	ANIMATION VOL	RESPONSABLE
JUILLET			
Samedi 5 - Dimanche 6		Sortie week-end Bivouac à Langogne Départ samedi, "nuit à la belle étoile", retour dimanche	P. Bourchet
Un Samedi soir à préciser	Barbecue		M.C Garcin
Fin juillet -début aout (à préciser)		Stage Montagne A Montdauphin - St Crépin	P.Petron
AOUT			
Samedi 9 - Dimanche 10		Sortie week-end A Sollieres- Sardieres (au moins 1 pilote qualifié montagne par avion) Départ samedi, nuit à l'hôtel Retour dimanche.	X. Farjon
Un Dimanche à préciser 12h	Barbecue		M.C Garcin
SEPTEMBRE			
Samedi 27 - Dimanche 28		Sortie "dernier bain" Corse ou Ile d'Elbe ou ?	?

ACTIVITES EN PROJET - DATES INDETERMINEES

Une 1/2 journée	Visite TWR Marseille		P.Bourchet
Une 1/2 journée	Visite Centre Contrôle Aix		P.Bourchet
Deux jours	Visite Airbus Toulouse	Sortie aéro Toulouse	X. Farjon
Deux jours	Visite Dynaéro Dijon	Sortie aéro Dijon	Y. Despas
		VOL DE NUIT Plusieurs sorties	R. Delaunay
		VOL MONTAGNE Sorties journée et Week-end Participation à divers rassemblements	H. Mercier P. Petron

MEMO-PILOTE

2003, Zéro panne d'essence

Raymond Delaunay

2003, zéro panne d'essence.
C'est le titre d'un article paru dans INFO-PILOTE de décembre 2002 sous la plume de Germain Chambost. Je vous recommande vivement de le lire.

Tous les pilotes de la plateforme d'Aix Les Milles ont en mémoire l'accident du ROBIN DR400/180 REGENT FGGJF survenu cet été à proximité de la Prison de LUYNES, en phase finale d'atterrissage. Quatre personnes étaient à bord. Trois sont mortes et une fut gravement blessée.
Sans préjuger des résultats de l'enquête en cours, certaines informations recueillies permettent de penser que la cause principale de ce dramatique accident, survenu après un vol d'agrément de quarante minutes, est une gestion inadéquate des réservoirs de carburant.

Nous sommes tous très exposés à ce type de problème, en particulier parce que notre avion école est un DR400/120 qui n'est équipé que d'un seul réservoir, ce qui ne nous apprend pas – dès le début de notre formation - à gérer notre autonomie en sélectionnant alternativement plusieurs réservoirs de carburant, en surveillant plusieurs jauges et voyants d'alarme bas niveau lorsqu'ils existent.

Le problème peut se trouver aggravé par l'utilisation de diverses check-lists, adaptées ou non à l'avion utilisé, à la formation et à l'expérience du pilote, et, enfin, à sa pratique personnelle, plus ou moins rigoureuse des procédures et de la conduite de son avion.

Pour rester pratique, je vais essayer de me limiter à quelques conseils :

Pour que chaque pilote puisse évaluer de manière sûre la quantité de carburant dont il dispose au départ de son vol**, il est important que les pleins soient effectués complètement et que les quantités mises à bord soient soigneusement consignées sur le carnet de route de l'avion, dans la colonne appropriée** (plein au départ ou à l'arrivée) - pour les Piper, à coté de la quantité préciser PC = Pleins complets ou Languettes.

-**Ne vous fiez jamais à la seule lecture des jauges** électriques de votre avion.

Déterminez la quantité de carburant dont vous disposez au départ de votre vol :
1 - En vérifiant sur le carnet de route la date et heure du dernier avitaillement.
2 - En contrôlant la cohérence des mentions du carnet de route et de l'indication de la (ou des) jauge(s), par tout moyen fiable qui implique **toujours un contrôle visuel du niveau** dans le ou les réservoirs, soit directement, soit à l'aide d'une tige graduée, étalonnée pour cet avion.
Si c'est impossible et en cas de doute, **complétez le plein pour connaître avec certitude la quantité à bord**.

Connaissez la consommation horaire de votre avion en fonctionnement plein riche et en fonctionnement appauvri, et calculez votre autonomie restante en cours de vol, pour envisager l'escale ou le déroutement imposés par une autonomie devenue trop juste…..

Estimez et notez **sur votre log de nav votre autonomie maximale au départ** de votre vol en déterminant la marge de sécurité que vous souhaitez en fonction des conditions de votre vol et **ne jouez pas avec les limites** même si elles sont réglementaires !.....

Certaines check-lists préconisent un démarrage du moteur sur le réservoir le moins plein, et un passage sur le réservoir approprié (en principe le plus plein) pour les phases de décollage et d'atterrissage. Cette procédure est plus adaptée à des équipages professionnels, davantage formés et entraînés à l'exécution de procédures rigoureuses que les pilotes privés.
Il est vraisemblable que l'application incomplète de cette procédure (oubli de passage sur un réservoir plus plein) a été une des causes de l'accident cité plus haut….
Mon conseil est donc : **Alimentez votre moteur sur le réservoir le plus plein en particulier dans les phases de DECOLLAGE et ATTERRISSAGE** et équilibrez vos consommations en alternant la sélection des réservoirs selon un rythme ou une procédure adaptée à votre avion et à votre type de vol. (revoir les indications du manuel de vol en particulier l'évolution du centrage longitudinal et latéral en fonction du niveau des réservoirs)
Deux règles simples peuvent être proposées :

1 - Changement de réservoir toutes les 30 minutes :aux heures rondes et à +30 minutes.

2 - Changement de réservoir à chaque point tournant, si les branches de la navigation et les repères notés sur le journal de navigation sont de distances et/ou durées à peu près égales.

Surveillez vos jauges et vos témoins d'alarme, et **notez sur votre journal de navigation vos temps de fonctionnement** sur chaque réservoir et les heures auxquelles vous les sélectionnez pour être en mesure de gérer un éventuel problème dans les meilleures conditions.

Ne partez pas comme seul pilote à bord d'un avion
- dont vous ne connaissez pas parfaitement, le manuel de vol, **la gestion du circuit carburant** et des équipements radios , radionavigation, pilote automatique, trim électrique
- le traitement des pannes (procédures de secours)….
et/ou sur lequel vous n'avez pas volé depuis longtemps.

Un bon amphi-cabine avec un instructeur ou un pilote connaissant bien cet appareil, est une précaution minimale indispensable pour un commandant de bord conscient de ses responsabilités.

Pour finir, si malgré tout, vous êtes un jour confronté à la **panne moteur en vol à basse altitude, prenez immédiatement la décision d'atterrir en campagne** si vous êtes hors de portés d'un aérodrome
Maintenez une vitesse minimale d'évolution (1,45 de VS) ou finesse maxi au minimun (un bon réglage compensateur vous facilitera les choses)

Changez immédiatement de réservoir et mettez en fonctionnement la pompe électrique de secours et la **mixture sur plein riche**, actionnez le **réchauffage carburateur** si une possibilité de givrage existe.
Si ça ne repart pas avec quelques aller-retour (2 ou 3) sur la manette des gaz **ATTERRISSEZ en pilotant votre avion jusqu'au bout** avec le seul souci de ralentir en courte finale et d'éviter de vous écraser contre des obstacles résistants.

La pratique régulière des exercices d'encadrement et de panne en campagne vous aideront à vous tirer d'une situation rare mais difficile à gérer pour un pilote non entraîné.

Une étude complète du BEA sur les pannes d'essence est à votre

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Flotte

Bilan des heures de vol :

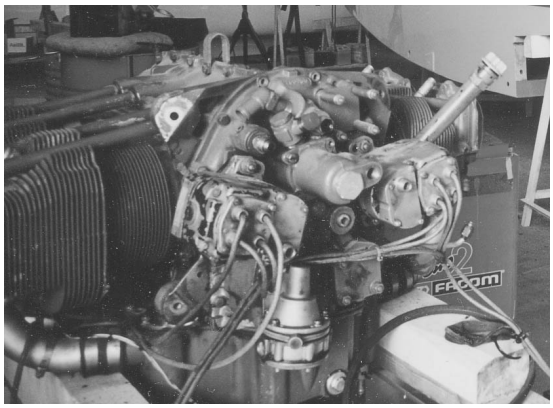
Au 20 décembre le bilan des heures 2002 s'établissait à :
ZG : 764 h RU : 834 h
EH : 517 h BX : 175 h
Soit un total de 2290 h. On peut estimer le bilan au 31 décembre entre 2320 et 2350 heures soit un total assez proche des prévisions fixé à 2400 heures malgré le poids des 6 mois d'arrêt de BX.

Où en est BX ?

Bien que l'ACAM ait fait le nécessaire pour que le moteur, l'hélice, le train etc… soient livrés en temps voulu, les travaux de remise en état de BX ont pris beaucoup de retard pour des raisons propres à l'atelier de Vinon. Nous le regrettons, même si la météo n'aurait pas permis de réaliser beaucoup d'heures de vol.
Les travaux avancent cependant et il devrait être de retour, "flambant neuf" vers le 15 janvier.

ZG, moteur HS !

L'année se termine mal pour ZG.
Le changement d'un cylindre criqué a été effectué rapidement. Malheureusement un autre problème est apparu sur le moteur (fuite d'huile à la base d'un autre cylindre). Après vérification et démontage partiel, il apparaît que ce n'est pas réparable. ZG est donc immobilisé depuis le 20 décembre, en attendant de recevoir un nouveau moteur. Certes le précédent était en bout de potentiel, mais nous espérions atteindre le terme de la prolongation vers le mois d'avril ou mai.
Entre la grande visite qu'il devait de toute façon subir à partir du 15 janvier et le remplacement du



moteur, ZG va être immobilisé jusqu'à la fin janvier. C'est un coup dur pour le fonctionnement et la trésorerie du Club !

EH et RU :

Les housses des sièges avant des deux avions ont été changées.
En ce qui concerne le siège droit de EH, **il faut absolument éviter** de mettre un genoux dessus pour entrer dans l'avion ! Cela peut

Entretien des locaux de l'ACAM

En plus des différentes tâches administratives, comptables et techniques, il incombe au club et donc à l'ensemble de ses membres l'entretien des locaux.
Divers travaux, petits ou grands, exceptionnels ou récurrents nécessitent de passer de notre temps et de notre énergie.
Il y a les entretiens réguliers:

-de nos espaces verts,

-des abords pour rendre notre Aéroclub le plus accueillant possible,

-nos bâtiments (les peintures, les ouvertures, …),

-l'électricité (changement des néons, …),

-la climatisation,

-le nettoyage du hangar et des avions,

-et différentes petites bricoles

Il y a des travaux ponctuels :

-terminer le bar,

-couvrir la terrasse,

-rendre les bâtiments étanches,

Il y a même un cahier qui regroupe tout ce que l'on pourrait faire.

PROCHAINES SEANCES DE TRAVAUX :

Dimanche 12 janvier
et
Dimanche 9 février
de 9 h à 12 h

Un petit groupe trop restreint prend à sa charge, selon ses compétences et son temps disponible certaines des ces tâches notamment les plus urgentes. Il existe même un noyau dur d'habitués qui a consacré, jusqu'à présent l'essentiel des efforts consentis en limitant ainsi au strict nécessaire les dépenses de l'ACAM sur ce poste.

Afin que nous puissions tous apporter notre contribution, une fois par mois (en général le 2éme dimanche du mois) une matinée sera consacrée à ces différents travaux. Comme les permanences que chacun d'entre nous doit faire, ce temps en commun est indispensable à la vie de l'aéroclub.

Serge Robert

Les nouvelles du Club

Nouveaux adhérents

Pour faire plus ample connaissance et leur permettre de mieux se situer dans le Club, nous invitons les nouveaux adhérents du dernier trimestre 2002 à une petite réunion suivie d'un apéritif :

Samedi 11 janvier
à 10 heures

Voyages

La réunion préparatoire pour les voyages club 2003 aura lieu

samedi 25 janvier
à 9 h 30

Un repas en commun est prévu ensuite au Café de France aux Milles pour ceux qui le souhaitent

Galette des Rois

Venez nombreux, en famille, pour partager la galette des rois à l'ACAM

Dimanche 12 janvier
à 16 heures

Annonce

C. MARECAUX
recherche GPS d'occasion
Tel : 06 89 49 16 83

Samedi 1er février à 20 heures
au "Pavé Mosaïque" à Saint-Victoret

"LA SOIREE DES ICARES"

Le menu et le plan d'accès seront affichés au Club début janvier.

Participation 23 € par personne.

Inscriptions auprès de Catherine.