



Aéro Club Aix - Marseille



Edito

Patrick BOURCHET



Président ACAM

**L'avenir
se construit
tous les jours**

Le club est toujours une marmite bouillonnante délicate à diriger : casse du train avant du NN début juin, retard de sortie de visite du ZG, défaillance moteur du BD début juillet. S'ajoute depuis 15 jours, une pénurie d'essence à Aix et dans tout le Sud-est. Et cela, avec une météo difficile jusqu'à fin juin et trop chaude depuis.

Quelques satisfactions: les nouveaux gilets de sauvetage sont arrivés (merci à Jacques Dedieu), les PC du club sont tous en réseau sur Internet pour accueillir les évolutions d'OpenFlyers 2 (merci Robert Fargier, Serge Robert et Thomas Endres), un nouvel auvent installé pour la terrasse (merci Alain Sueur).

L'activité générale est conforme à la prévision : moins 20% par rapport à 2008. Le prix de l'essence est resté fixe depuis avril 2010, nous avons donc ni bonnes ni mauvaises nouvelles.

Parmi les choses étonnantes de notre milieu, difficile à comprendre pas même avec le vécu de mes cheveux blancs, je tiens à vous souligner que le seul QF en concentre trois : le pot silencieux commandé depuis 18 mois et pas encore monté, un transpondeur mode S et une balise fixe 406 commandé depuis 4 mois et toujours en attente ! Les normes aéronautiques en sont la cause, cela explique le développement des ULM. Que de temps perdu en courriers et téléphones totalement inutiles (merci à Gérard Vincent).

Nous pensons l'avenir. Début juillet, nous avons essayé le DYNAMIC WT9, un biplace plastique à aile basse-moteur ROTAX, catégorie LSA. Nous restons vigilants sur ces machines car l'une d'elles sera probablement le remplaçant du CESSNA 152 pour l'école. L'avenir se construit tous les jours.

Bons vols.

MUSEUM OF FLIGHT



EDIMBOURG



Demain devrions nous piloter



ce type d'AVIONICS



Après le « F-ONDU » c'est le quadruple « Oscar »

[série des photos INSOLITES]

Météo

**Sécurité:
Continuons à
privilégier le
niveau de
sécurité de nos
vols...à lire en page 2**

PROCÉDURES NORMALES =>

PROCÉDURES D'URGENCE =>

AIDE MÉMOIRE

**CHECK LIST
mode d'emploi**

F-GBQF

Des ailes...
ACAM
Aéro-Club Aix - Marseille

VERSION 2.1 du 01/02/2009

AVERTISSEMENT
L'UTILISATION DE CETTE CHECK LIST NE DISPENSE PAS LE PILOTE DE LA CONNAISSANCE APPROFONDIE



Voilà 6 mois que le temps n'est pas aussi clément que d'habitude. Nos projets de vols sont souvent contrariés et pourtant nous devons continuer à privilégier le niveau de sécurité de nos vols. Tout peut s'annuler: les heures de double de renouvellement, les lâchers machine, les vols sur les calanques avec les amis, l'aller retour Corse. Nous devons être d'autant plus prudents que ces nouvelles conditions météo ne nous sont pas connues et difficiles à prévoir pour Météo France.

Nous avons des perturbations d'Ouest en front qui commencent par quelques nuages à 4000' mais se terminent par une pluie généralisée avec des stratus collés au sol.

des perturbations de Sud avec vent d'est que l'on connaît mieux qui ne nous permettent pas non plus de naviguer.

Des forts vents d'Est avec de la turbulence dite modérée qui permet à peine de changer une fréquence radio ; cette turbulence n'étant parfois pas associée à de forts vents à Aix, moins de 10 kts sur la piste.

Parlons du vent sur notre piste, on a vu du 280, du 300 avec rafales, rien à voir avec un gentil Mistral de 20/25kts et en 15 du 100, 130, 170 et 220 donc du vent de travers avec la aussi des rafales.

La Météo prévoit parfois des vents de 50 à 60 kts, les 100 kilomètres heure et bien sur un jour d'avril, il y eut cette brusque pointe de vent qui arracha instantanément la manche à air et la toile blanche qui protégeait la terrasse du club. Ce qui prouve que parfois une prévision inhabituelle peut se concrétiser.

Certains se demandent que faire de leur réservation quand l'annulation météo se profile?

D'abord le club ne reproche jamais une annulation météo à un pilote et il n'y a pas bien sur pas de dédit prévu. Lorsque le vol est un voyage à une ou deux heures d'Aix, si nous devons apprécier une annulation ce serait en tenant compte de tout le trajet et non des environs d'Aix où il fait toujours beau.

Il n'est pas nécessaire d'annuler la veille, la

« prévis » n'est pas toujours juste, vous pouvez transformer un aller retour corse en aller retour Cannes ou en vol Calanques et peut être même en vol en double pour vous mesurer au vent. Souvent les instructeurs annulent les vols école par météo défavorable et sont disponibles pour les brevetés alors qu'ils tournent dans le clubhouse comme des « lions en cage ». A l'heure où débute votre réservation il est tant de nettoyer Open Flyers, en effet d'autres pilotes ou instructeurs peuvent essayer de faire un petit vol, nos mécanos et réparateurs radio guettent souvent ces arrêts météo qui vont leur permettre la petite intervention d'une heure sans avoir bloquer

l'avion une demi-journée. De plus les bénévoles qui surveillent les potentiels : Gérard Vincent, Philippe Laurent et Patrick Riggeza, vont tenir compte de l'annulation.

Conclusion : restons rigoureux pour nos décisions face à la météo, nous avions volé 500 à 800 heures par an. Des clubs du nord de la France en font autant : donc la météo contrarie les projets mais ne les interdit pas.

Patience.

✉ Patrick BOURCHET

CHECK LIST mode d'emploi

Les check-lists contribuent à la sécurité des vols. Rappelons quelques fondamentaux de leur utilisation.

Les supports qui se trouvent dans les sacs des avions, doivent y retourner après le vol. Le document est en deux parties :

- Une liste d'items, qui peuvent être lus, mais qu'il est préférable d'effectuer sous forme de cheminement (« scanning ») : on part d'un point du tableau de bord, on suit un cheminement qui balaye l'ensemble du poste de pilotage, en faisant les actions qui correspondent à la phase de vol. A l'image de la visite pré vol extérieure...
- Ensuite on lit les **Check-lists jaunes**, qui sont les derniers remparts contre les erreurs et les oublis, elles ne reprennent que les items touchant à la sécurité. Leurs lectures sont donc **obligatoires** car **essentiels**. ... Y compris **la dernière au Parking** de 4 lignes. Ceci évite d'oublier : de sortir ou rentrer les volets suivant les avions, de retirer les clés, de noter l'horaire, de couper les phares ou autre....

Quelles sont les avantages de cette méthode, préconisée par l'ensemble du milieu aéronautique ?

- Les cheminements, à chaque phase de vol, permettent en passant sur l'ensemble des commandes et contrôles de ne rien oublier. Le pilote est alerté dans le cas de la dérive d'un paramètre : fuite de carburant, décharge batterie, pression ou température d'huile anormale, oubli d'une pompe, d'un phare, de volets, etc.
- La lecture ligne par ligne d'une liste de référence est soumise à des interruptions et des sauts d'item d'importances diverses. Le saut d'une ligne importante pour la sécurité peut déboucher sur un incident voir un accident. Exemple : perte de puissance en montée pour avoir oublié de mettre les magnétos sur « BOTH ».

Enfin, deux conseils pour le prochain vol :

- Lors de navigation, utiliser la check-list de la procédure « Avant Descente » (MEGA), qui doit être réalisée, comme son titre le prévoit, en Croisière.
- Relire régulièrement les Check-lists d'Urgences de son avion.

Bons vols. Volez prudemment, avec vos check-lists.

✉ Patrick ELKAN

A la découverte des simulateurs hélico de l'EA de l'ALAT

Ce fut un grand honneur que de recevoir l'invitation de l'EA de l'ALAT pour visiter le centre de formation des pilotes d'hélicoptères. Ce centre héberge le centre franco-allemand de formation des pilotes de TIGRE.

Quelques explications : L'ALAT c'est l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (en savoir plus sur Wikipedia, http://fr.wikipedia.org/wiki/Aviation_légère_de_l'armée_de_terre). La formation des pilotes d'hélicoptère de l'ALAT s'effectue à Dax et au Luc à l'École d'Application (EA). Ces centres de formation forment également tous les pilotes hélico pour toutes les armées, y compris la Gendarmerie. L'école compte 1200 personnes, 50% à DAX pour la formation

initiale des pilotes (CPL/H en un an) et 50% au Luc pour spécialisation (1 an également), notamment sur le TIGRE (18 mois de spécialisation). Elle forme sur hélicoptères de transport tactique (PUMA, COUGAR, NH90) et hélicoptères de combat (TIGRE, GAZELLE). Elle possède 14 TIGRE, 7 en

configuration allemande et 7 en configuration française. C'est une école internationale exemplaire de la coopération des armées franco-allemandes.

Les pilotes d'hélicoptère sont recrutés au niveau baccalauréat, après des tests d'aptitude médicale. Ils ont une carrière d'officiers dans l'Armée de l'Air. L'Armée recrute également chaque année quelques 40 futurs pilotes, ainsi qu'une dizaine d'instructeurs sur simulateur au sol ISPN : Instructeur Simulateur du Personnel Navigant. Le centre du Luc assure le perfectionnement des pilotes et dispose des simulateurs d'hélicoptère les plus avancés en Europe.

Nous sommes partis avec Stephan, jeune pilote intéressé et disponible, ce vendredi 11 juin avec notre petit CTLS. C'est un avion « glass cockpit » de nouvelle génération LSA prêté au club. Pour des pilotes privés de club, aller se poser sur une base

militaire reste une aventure, alors que LFMC (Le Luc) est un aérodrome très près de nous. On enchaîne : demande de PPR, plan de vol, vérification téléphonique la veille, puis vol avec une météo moyenne qui nous obligera à plusieurs changements de trajectoires en vol au gré des cumulus. Enfin la joie de pouvoir se poser en



Lieutenant Colonel Eric MERCK

piste 13 du Luc, au milieu de PUMA, GAZELLE, TIGRE et autre hélicoptères. Direct le parking VIP via le taxiway D.

C'est le Lieutenant Colonel Eric MERCK qui nous reçoit. Café de bienvenu, visite de la tour de contrôle (le contrôleur militaire, nous rappelle la nécessité d'éviter le survol du VOR du LUC pour fluidifier les départs/arrivées IFR), briefing sur la vie du centre, son histoire, son activité. L'école est en constante recherche de nouvelles recrues et souhaite améliorer sa notoriété dans les aéroclubs, notamment

dans la région. Nous commençons la visite par le centre de simulation tactique : six simulateurs de chez THALES en réseau pour former les futurs pilotes aux aspects tactiques. Ce

simulateur est « basique » dans sa fonction de pilotage, mais très avancé dans celles de la simulation de combat. Le Lieutenant CLENET nous en explique le fonctionnement. Puis nous enchaînons avec d'autres types dont le simulateur SHERPA. Il com-

bine à la fois les aspects pilotage et tactique. La visualisation sur écran de type IMAX (dernière génération de vidéo projecteur) impressionne. La capacité de changer facilement la configuration de pilotage (GAZELLE, MUPA, etc.) permet d'optimiser l'utilisation des simulateurs.

Nous terminons par le clou de notre visite : les simulateurs TIGRE. Ultra moderne, construit dans un groupe de 4 bâtiments pour un total de 200m², abritant 16 simulateurs six axes simulant à 360°, il coûte autant qu'un TIGRE réel. Mais l'heure de vol est ramené ici de 7500 euros à 2500 euros environ, d'où l'intérêt pour la formation. Chaque simulateur peut être configuré pour le poste pilote (en bas) ou celui de commandant de vol (en haut, changé de la navigation et des armes). C'est Stephan qui aura le privilège d'essayer pendant 3 minutes le simulateur. Heureusement le TIGRE est un engin très automatisé, ce qui a permis un survol de la base très aisé. A la sortie, nous nous demandions où était maintenant la frontière entre le réel et le virtuel.

C'est avec regret mais heureux que nous quittons notre hôte Eric MERCK, que nous remercions chaleureusement. Nous convenons d'organiser d'autres visites

pour des jeunes intéressés à ce type de carrières ou celle ISPN.

Notre retour nous permettait à nouveau de faire du cache-cache avec les nuages, avec des souvenirs plein la tête.



Simulateur hélicoptère



CTLS à côté du TRANSALL

Pour en savoir plus sur L'EA ALAT, visiter ce lien :

<http://www.cofat.terre.defense.gouv.fr/Accueil/Decouverte/ODF/Application/EAALAT/Index.htm>

MUSEUM OF FLIGHT EDIMBOURG



de Havilland _ Comet 4

Après une vingtaine de miles d'autoroute à l'est d'Edimbourg, une petite route de campagne nous amène à East Fortune Airfield. Ni barrière, ni grillages, (la paranoïa sécuritaire ne sévit pas ici), on se trouve soudain sur une base de la RAF de la deuxième guerre mondiale avec ses baraquements et ses hangars gris-verts disséminés dans l'herbe. La plupart des bâtiments du musée datent effectivement de cette époque et sont soigneusement conservés dans leur apparence d'origine.

On roule tranquillement jusqu'au parking devant l'entrée-boutique du Museum of Flight.

En face à l'extérieur, un BAC 1-11 des British Airways semble attendre ses passagers. Ce bi réacteur court courrier britannique très réussi fut un sérieux concurrent de la Caravelle dans les années 1960-70.

Le grand hall voisin abrite la star du musée, sa majesté Concorde, perché sur son train, avec son nez pointu et les courbes élégantes de son aile delta. Le G-BOAA aux couleurs bien sûr des British Airways, fut le premier exemplaire exploité par la compagnie. A coté, le nez d'un Boeing 707 avec son poste de pilotage.

Les collections sont réparties dans plusieurs hangars plus ou moins éloignés. Un petit train fait la navette entre les bâtiments, mais on peut aussi s'y rendre à pieds ou en voiture.

Le plus proche est dédié à l'aviation civile. Un célèbre biplan bimoteur De Havilland DH84 «Dragon» de 1942 nous accueille dès l'entrée. Au fond un Scottish Aviation Twin Pioneer, bimoteur STOL des années 1950-60 ne nécessitant qu'un terrain de 275m !

Parmi une dizaine d'appareils, un avion ambulance Britten Norman Islander, le fuselage d'un bi turboprop « Jetstream » qu'on peut visiter, on peut même s'installer aux commandes.

Un autre hangar est réservé à l'aviation militaire. Outre l'inévitable Spitfire – un LF XVI de 1945 avec une hélice quadripale, le cockpit en goutte d'eau et surtout les ailes rognées, sans doute efficaces mais beaucoup moins esthétiques – de nombreux jets terrestres ou embarqués des années 1950-60. Les plus anciens : un Gloster Meteor (1953) curieusement peint en blanc, un Mig 15 sous cocarde tchèque (1953), un Sea Venom (1955) sorte de



super Vampire biplace cote à cote embarqué. Plus récents, un Buccaneer avion d'attaque embarqué de 1966, un Harrier (1966) à décollage et atterrissage presque vertical par déviation du flux des réacteurs, un Phantom américain tout blanc également, un Tornado à géométrie variable.

Mais la perle rare est un avion fusée allemand Messerschmitt 163 « Komet » de 1944.

A l'extérieur, entre les hangars, 2 grands produits de l'aéronautique britannique.

Un civil : un De Havilland Comet 4 aux couleurs de la compagnie Dan Air. Premier jet commercial, la carrière de ce quadriréacteur fut malheureuse-

ment gravement compromise par 2 explosions en vol dues à des fissures dans le métal.

L'autre militaire : un bombardier stratégique Avro Vulcan, quadriréacteur à aile delta qui fut un des vecteurs de l'arme nucléaire. Conçu pour le bombardement à haute altitude, il fut, après l'abandon vers 1965 de cette stratégie, reconverti pour la pénétration à basse altitude et équipé d'un radar de suivi de terrain. Oh, my God, voler à 500 pieds à 800 km/h avec un quadriréacteur de 33m d'envergure proche de 90 tonnes devait quand même procurer des sensations fortes!!!!

Un troisième hangar qu'on peut visiter abrite les réserves et les appareils en cours de restauration. Parmi les nombreux appareils en plus ou moins bon état, un très beau Tiger Moth, un Morane Saulnier 500 version française du Fieseler Storch, et un surprenant et superbe Turbulent de Roger Druine, petit monoplace de construction amateur.

Divers petits bâtiments abritent une salle de pliage de parachutes reconstituée dans son aspect de la seconde guerre mondiale, un ensemble d'expériences pédagogiques et de jeux pour comprendre « comment et pourquoi ça vole », (on vous propose même de piloter un dirigeable !), et l'histoire de la base d'East Fortune.

Enfin pour finir vous pouvez vous installer à « l'Aviator Café » pour le tea ou une délicieuse bière écossaise.

Une très agréable visite !

Le Me. 163 Komet : Décollant à partir d'un chariot largable son moteur fusée le propulsait à 12000 m en 3 minutes. Il pouvait voler à plus de 800 km/h mais son autonomie inférieure à 10 minutes le limitait à un rôle d'intercepteur et il regagnait sa base en planant, ce qui le rendait vulnérable pour les chasseurs alliés. L'atterrissage à grande vitesse sur son patin rigide était particulièrement difficile et donna lieu à de nombreux accidents. Le carburant utilisé, extrêmement corrosif et instable provoqua également plusieurs accidents. Conçu dès le début de la guerre (premier vol en 1941), il ne fut opérationnel qu'en 1944. Beaucoup furent perdus sur accidents ou détruits par les chasseurs lorsqu'ils étaient immobilisés après l'atterrissage. Il fut abandonné dès 1945.



Me 163 Komet

East Fortune Airfield

La base fut créée en 1915 pour protéger Edimbourg d'éventuelles attaques de Zeppelin.

Elle abrita ensuite des dirigeables et c'est de là que partit le R34 premier dirigeable britannique à traverser l'Atlantique.

Entre les 2 guerres une partie des bâtiments fut utilisée comme sanatorium.

Pendant la seconde guerre mondiale, ce fut une base d'entraînement pour les pilotes et navigateurs et abrita une unité du coastal command avec des Beaufighter puis des Mosquito.

Elle fut ensuite à nouveau en partie utilisée comme hôpital psychiatrique.

En 1961, la piste fut allongée pour pouvoir servir provisoirement d'aérodrome international pendant les travaux d'aménagement de l'actuel aérodrome d'Edimbourg.

Le musée a été créé en 1975.

Actuellement seule une petite partie de la piste est utilisable uniquement par des ULM. Une partie du terrain est aménagée pour des courses de moto.

Bien qu'aucun avion ne puisse se poser, un grand meeting aérien a lieu tous les ans au mois de juillet.

✈ Yves DESPAS

RESERVATION

Les bonnes pratiques du Club...

Tout adhérent peut réserver jusqu'à **3** vols dans les 6 prochaines semaines. La limitation pour 6 semaines concernent tous les adhérents et tous les instructeurs, quelque soit la durée de vol.

Le Président a le privilège de dépasser cette limite : chaque adhérent peut demander une fois par **an** au Président une réservation au-delà, justifiée par le bon sens.

Le conseil d'administration utilise cette possibilité tant pour les activités club (sortie du mois, voyages, etc.) que pour les activités « CE ANEG » (réservation par anticipation des tours de Corse, journée porte ouverte, etc.).

Votre réservation peut-elle être annulée ? Cela peut arriver dans les cas suivants :

1. mauvaise manipulation d'une personne autorisée. Cela est rare, il faut confirmer la suppression et souvent la personne a les droits pour recréer le créneau pour le pilote concerné.
2. l'avion rentre en maintenance ou il est arrêté de vol pour cause de panne. Le préavis maintenance est souvent de 3 à 4 jours, celui panne n'est parfois que de 2 heures ou moins. Les personnes chargées de la maintenance vous préviennent par téléphone. Vous pouvez également être avisé automatiquement par OF sur votre email, si vous l'avez paramétré dans vos données personnelles.
3. une réservation beaucoup plus longue que la vôtre est déclarée prioritaire, en général très souvent par le Président. C'est peu utilisé mais c'est utile pour privilégier un voyage lointain d'un adhérent pendant 1 ou 2 jours **par rapport à** sur une réservation d'une heure en vol local.
4. C'est un avion d'école réquisitionné pour un test PPL ou BB. C'est souvent la météo et la disponibilité du testeur qui priment.

Lors de l'arrêt d'un des deux DAUPHINS ou d'un des deux CESSNA 15x les vols écoles en double mais aussi en solo sont en général favorisés par rap-

port aux vols des pilotes brevetés. Tout cela est fait en vous avisant, parfois en vous demandant votre accord. Nous essayons au delà de ces principes de prendre en compte le caractère exceptionnel de votre vol même si ce n'est qu'un tour de Sainte Victoire mais que par exemple vous l'avez promis à un ami, voyageur de passage, qui ne pourra pas le faire dans une semaine car il ne sera plus là.

Rappelons les bonnes pratiques que vous trouverez dans les consignes d'exploitation ou le règlement intérieur:

- Le dimanche ou les jours fériés : un CESSNA 15x ou un DAUPHIN reste au club pour des vols de moins de 3 heures. L'autre peut partir pour la journée entière.
- Pour les quadriplaces : priorité aux voyages d'une journée et plus sur les vols locaux.
- En été, réserver vraiment la période utile de la journée. Laisser les créneaux de 8 à 10h ou de 19 à 21h lorsque non utilisés permet de rendre heureux à un autre adhérent pour un vol local.
- Pour tout vol, un pilote non présent après 15 minutes depuis le début d'une réservation perd le créneau, définitivement. Le téléphone portable permet souvent de vérifier ce que devient le pilote. Cette règle existait au siècle passé et faisait peu de cas des pilotes en retard !

Le plus de l'informatique :

- Si vous avez une ou deux places de libre, marquez-le dans OF. La réservation apparaît en jaune. Nous encourageons les élèves à être passagers, c'est 20% de gagné en double et c'est aussi goûter du plaisir du vol en profitant du paysage et en prenant quelques photos. Votre passager sera peut être aussi un autre pilote breveté souvent nouveau au club (20 par an) qui va trouver quelqu'un qui l'aidera à découvrir notre bel environnement (restaurants, montagne, mer) et ses zones complexes.



Suite page 6

Rallye aneg - acam 2010

C'est ainsi, le Rallye ANEG/ACAM a encore une fois fait un « carton », et plus de 23 pilotes ont effectué le circuit, la tradition veut que le rallye soit clôturé par un repas, et cette année une « paëlla » géante (comme le montre la photo) a réuni un bon nombre de nos membres. Encore une fois un grand bravo aux organisateurs.

Résultat des 3 premiers vainqueurs :

1. LOUBERE / PREVOST
2. BOURCHET / REYNAUD
3. TORRES / RIZZO



- Marquez votre destination, notamment pour les vols longs, de plus de trois heures. A quoi ça sert ? Non, pas de flicage !! Il s'agit de valider notamment que le vol est conforme à la couverture des assurances du Club, qui dépendent des destinations et des qualifications des pilotes.
- Indiquez systématiquement la durée du vol prévue : c'est très utile pour la maintenance pour prévoir les potentiels restant et donc les entrées en mécanique parfois votre réservation apparaît entourée de créneaux « mécanique »; l'avion est en état de vol mais il ne lui reste plus que quelques heures de potentiel avant la prochaine visite programmée dans 2 ou 3 jours. Nous ne pouvons pas accepter d'autres vols d'ou la neutralisation de tous les autres créneaux libres.

Bon vols à tous.

✈ Robert FARGIER

REGLEMENTATION

RESERVES DE CARBURANT : Que dit la réglementation ?

Le commandant de bord doit s'assurer avant tout vol que les quantités de carburant, de lubrifiant et autres produits consommables lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge acceptable de sécurité. En aucun cas ces quantités ne doivent être inférieures à celles nécessaires pour :

- atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques, du régime et de l'altitude prévus, ou à défaut, les quantités nécessaires sans vent majorées de dix pour cent [**10%**];
- en VFR de jour pendant vingt minutes, [**20mn**] excepté les ULM et aérostats.
- en VFR de nuit, pendant quarante cinq minutes [**45mn**], quel que soit le type d'aéronef.

Nul ne peut entreprendre un vol au voisinage de son lieu de départ si ne sont embarquées les quantités de carburant nécessaires pour voler :

- en VFR de jour, pendant trente minutes [**30mn**];
- en VFR de nuit, pendant quarante-cinq minutes [**45mn**].
- nul ne peut poursuivre un vol au voisinage d'un site d'atterrissage approprié si ne subsistent à bord les quantités de carburant nécessaires pour voler pendant quinze minutes [**15mn**].

Les secrets d'OPENFLYERS :

Votre logiciel préféré met également à disposition quelques outils pour faciliter la préparation des vols

- la météo (sur le bandeau du haut), dont on peut changer le code OACI, mais aussi via le menu « Préparation Vol », « Météorologie »
- un outil sommaire pour tracer une navigation (menu « Préparation Vol », « Parcours »)
- une liste des terrains (pour plusieurs terrains, mettre une « * » à la fin) qui permet d'accéder directement aux cartes VAC du SIA.

Enfin, rappelez-vous que vous pouvez voir la liste d'un seul coup d'œil de toutes vos réservations passées et avenir grâce au menu « Lister », « Réservation ».

EUR-AVIA CANNES 2010
Salon International de l'aviation générale
les 4, 5 et 6 juin, à l'aéroport international de Cannes-Mandelieu

Samedi 5 juin 2010, quelques passionnés de l'ACAM ont rejoint par les airs CANNES-MANDELIEU. Dès 8h 30, nous décollons avec le PA 28 (F-GULL), quatre personnes à bord (R.FARGIER, B.LEVASSEUR, A.SUEUR et V.TORRES) suivi un peu plus tard avec le CTLS (P.BOURCHET, notre président et G. VINCENT).

Un trafic important nous oblige à faire de larges circonvolutions au dessus du Lac de St Cassien, puis l'autorisation arrive enfin avec le contrôle et nous permet de franchir le « corridor » pour le moins brumeux et d'intégrer le tour de piste à Cannes. Poser sans difficultés majeures puis tel un invité vers notre emplacement : nette jaune nous ouvre le Un salon sympa avec des cueillants (BEECH, PILARUS...) EMBRAER avec TLING.....PIAGGIO, l'italo-moustaches tel un avion de extrêmement séduisante, le quivalent du Piper J3. Un clubs d'Antibes et de Can-Retour dans les locaux du entretenons avec le président ronautique, monsieur J.M Dans l'après-midi de nou-différents stands, avec les Vers 18 heures, nous rega-derrière « FOLLOW ME », le taxiway. Un décollage derrière un jet privé nous donne encore le sentiment d'être important.



important nous sommes dirigés « FOLLOW ME », la camion-passage. exposants disponibles et ac-TUS, TBM, CESSNA, CIR-son jet privé, BREI-lien (la grande classe avec ses chasse). Enfin, une machine HUSKY, l'avion jaune l'é-déjeuner avec les membres des nes clôturait cette belle matinée. club de Cannes où nous nous de la Fédération Française AÉ-OZOUX. veau sur le tarmac, arrêts aux nouveautés du moment. gnons nos avions et toujours

Une journée agréable où les passionnés étaient au rendez-vous durant ces trois jours. Cette manifestation s'est imposée comme l'évènement incontournable de l'aviation générale dans le Sud de la France.

✈ Véronique **TORRES**

Connaitre l'origine des "Q"

Les commandants ou leurs adjoints délivrent des informations d'approche et d'atterrissage aux abords des terrains et les opérateurs radio transmettent leurs instructions en morse, plus rarement en phonie, pour cause de langues différentes. On applique alors le code Q, crée en 1920 et obligatoire en 1926 qui est une suite de 3 lettres transmises rapidement en morse :

- Le QGP : numéro d'ordre d'approche.
- Le QFU : numéro de la piste en service.
- Le QNH : pression atmosphérique au niveau de la mer qui permet de séparer les aéronefs en altitude.
- Le QFE : pression atmosphérique au sol qui permet de séparer les aéronefs en hauteur.
- Le QDR : relèvement magnétique de l'avion mesuré à la station (également appelé "radial").
- Le QDM : relèvement magnétique de la station mesuré à l'avion.
- Le QTE : relèvement vrai de l'avion mesuré à la station.
- Le QUJ : relèvement vrai de la station mesuré à l'avion.
- Le QAA : heure estimée d'arrivée.
- QBI : vol IFR obligatoire.
- QBG : je suis au-dessus des nuages.

**Prochain N° : NAISSANCE
DU CONTRÔLE AERIEN**





LA COMPETENCE LINGUISTIQUE FCL 1.028 DO YOU SPEAK L'AERO-ENGLISH ?

Comment se préparer à l'examen ?

Après avoir testé votre niveau (c'est possible et gratuit sur le site d'ATA Communication, par exemple), voyez si vous avez besoin de commencer par une remise à niveau. Il existe une formation spécifique VFR dispensée par *Airways Formation à Nîmes*, à l'initiative d'Agnès Bellamy, contrôleur aérien de formation qui a jugé opportun dans le cadre de la nouvelle réglementation de créer une formation VFR.



De quoi s'agit-il ?

Il s'agit de stages d'une journée (petits groupes de 2, voire 4) comportant écoute de bandes, vol fictif et phrases d'urgence (comme à l'examen).

Contact : Agnès Bellamy au 06 17 74 28 72 ou 06 89 83 71 19

Adresses utiles :

- DGAC ; www.dgac.fr
- SIA : www.sia.aviation-civile.gouv.fr
- OACI : www.ivao.fr
- ATA Communication : www.fcl1200.fr - Tel : 01 45 42 72 90

Ouvrages à consulter.

Guide de phraséologie du pilote VFR Français/Anglais par Christian Coulombe. Ed Cépaduès.
L'anglais aéronautique de Stéphane ALLION Ed. SEES



AVIATION SANS FRONTIERES DELEGATION SUD-EST

Aerodrome AIX— LES MILLES Chemin de la Badesse 13290 LES MILLES

partez en mission humanitaire avec nos pilotes!

Qui sommes-nous ?

" Le monde de l'aviation au service de la cause humanitaire "

Depuis plus de 29 ans Aviation Sans Frontières conduit des missions humanitaires auprès des plus démunis au cœur des pays en voie de développement.

Aviation Sans Frontières apporte un soutien indispensable auprès des nombreuses ONG qui font régulièrement appel à elle. Grâce à la générosité, aux compétences de ses bénévoles et à la logistique aéronautique dont ils disposent, Aviation Sans Frontières constitue le trait d'union entre ceux qui donnent et ceux qui souffrent.

Que faisons nous ?

Au nom d'une solidarité fraternelle, Aviation Sans Frontières s'efforce, aux côtés des autres ONG, de **tendre une main secourable pour soulager ceux qui souffrent, pour aider les victimes, pour briser l'isolement des populations oubliées et ainsi donner de l'espoir à chacun.** Maillon important de la chaîne humanitaire, Aviation Sans Frontières apporte la logistique aéronautique dont les autres ONG ont besoin. Aviation Sans Frontières déploie toutes les compétences, en particulier dans le domaine aéronautique, de ses bénévoles, elle met à disposition ses avions et fédère toutes les bonnes volontés et la générosité du monde aéronautique.

Accompagner des enfants malades, des réfugiés, transporter des malades ou des équipes médicales, acheminer des colis de médicaments, des tonnes de fret humanitaire ou de poudre de lait, faire découvrir le ciel à des personnes handicapées, sont les actions quotidiennes portées par les ailes de l'espoir de nos bénévoles et de la grande famille aéronautique.

Par des équipes en place ou des correspondants, nous intervenons sur une grande partie de la planète mais c'est le continent africain qui mobilise une grande partie de nos équipes. www.asf-fr.org



VFR DE NUIT

NUITS DES FEUX D'ARTIFICES DU 14 JUILLET 2010

Pour les Hiboux ou les noctambules... Le VFR de nuit est une expérience qui oblige à encore plus de rigueur dans le pilotage et la navigation. Après un briefing sérieux nécessitant le contrôle soigné des quantités d'essence, de devis de masse et centrage, des conditions météo et des NOTAMS, nous décidons de partir. Rappelons les conditions de survol en VFR de nuit. Décollage à 21h46, destination Ajaccio via Marseille-Provence, les Calanques et le côtier en passant au large de Toulon. Ensuite la grande traversée via le VOR STP, la « fameuse balise de MERLU (non éclairée la nuit) et la baie d' Ajaccio. Les conditions météo nous ont été quelque peu divergentes par rapport aux TAF sur une partie du trajet. De légères entrées maritimes très près du sol masquait par endroit la côte. Histoire de comprendre qu'il existe toujours un delta entre les prévisions et la réalité. Ce qui justifie d'avoir toujours un plan B dans sa navigation de nuit pour nous c'était dérouterment Nice à 450 euros l'atterrissage, resté CAVOK toute la nuit ou Avignon dont nous avons fait préparer le STAP, 16 euros. Sur la cote travers La Ciotat, nous apercevions les premières gerbes d'explosions des feux d'artifice, tantôt vertes puis mauves et jaunes. La fête battait son plein au sol. En vol également, pas le temps de s'ennuyer. Autant le défilé des feux d'artifices nous permettaient de nous en mettre plein les yeux, autant il fallait continuer (de) à gérer la navigation en se synchronisant avec le deuxième avion qui nous précédait : île de Bendor, Toulon. Une attention particulière pour éviter le Fort de Brégançon (la ZIT était active). En l'air, nous faisons de la géographie au rythme des feux : Hyères, Bormes-les-Mimosas, le Lavandou, ... A 3500 ft QNH, arrivée Travers sud de Saint-Tropez : point carburant, check des caps et de l'avion en général. Nous abandonnons l'idée de continuer jusqu'à Cannes et nous disons au revoir à Marseille Contrôle avec qui nous étions en contact pour basculer

avec NICE Information pour le transit maritime. A l'arrière les commentaires de Fred et Valérie laissaient apparaître la bonne humeur et l'ambiance festive de ce 14 Juillet très particulier. Malgré les étoiles, il fait maintenant nuit noire et nous effectuons la traversée en conditions de vol aux instruments. Nous montons au FL 55 qui nous avait été accordé. Ma petite lampe rouge permet de valider les informations aux différents points tournants. La discussion portait sur la panne radio en vol.



La nuit la radio est importante : Elle est nécessaire pour la navigation avec le contrôle (le plan de vol est obligatoire pour les voyages), elle permet également d'activer l'éclairage de nuit de certains aérodromes (Système STAP pour les initiés). En cas de panne, les conditions de différents détournements sont importantes à prévoir avant le départ. Maintenant, les Iles sanguinaires approchent et les lumières d' Ajaccio apparaissent. Il est plus difficile de trouver l'aéroport de nuit, même quand on y est venu plusieurs fois de jour... Je pris donc la décision de virer dans la baie avec l'autorisation du contrôle pour croiser l'axe de piste. C'est fantastique de voire apparaître la piste allumée. Pour les besoins du test, nous avons opté pour un atterrissage avec remise de gaz et un tour de piste de nuit à Ajaccio avec panne d'éclairage de bord simulée. Victoire : posé pas cassé ! Rendez vous à l'aéroclub de Corse où Jacques nous attendait pour ouvrir la pompe et faire les pleins pour nos deux appareils ((un ROBIN DR400) le Régent F-GULL et (un) le CESSNA C172 F-HCAS que je pilotais). L'ambiance était bonne enfant et de camaraderie « je venais d'être autorisé vol

de nuit » après un vol de 2h48 la nuit du 14 juillet. Pour fêter cela, certains ont (trouvé) eu la bonne idée d'aller prendre un bain de minuit (à supprimer) (à une heure du matin). Direction la plage de la baie d' Ajaccio, maillot de bain minimum et grand plouf. L'eau était merveilleuse pour les 5 courageux. Ce qui est bien en été, c'est que cela sèche vite une fois sortis de l'eau, même la nuit !! Nous discutons sur la prochaine branche Ajaccio - Bastia : c'était Robert dans le CESSNA et Gérard dans le REGENT via le côtier sud jusqu'aux îles Lavezzi puis Porto Vecchio et Solenzara. L'escale à BASTIA est plus courte car pas d'essence. Juste le temps de prendre un café et de changer d'équipage, Valérie prenant le Régent (à supprimer-GULL) et Fred le Cessna (à supprimer-HCAS). Décollage vers 04h20 locales avec une arrivée vers 06h30

à Aix-Les-Milles

Travers le cap CORSE, nous pouvions distinguer les premières lueurs de l'aube et au fur et à mesure de notre route, le jour nous rattrapait. Le DR400 également rattrapait le CESSNA ce qui permis des photos en vol de jour. A l'arrivée, sur le continent beaucoup de stratus entre LE LUC et Cuers, nous nous inquiétons sur l'état météorologique à AIX Les Milles. Participants : l'auteur du récit Bernard, Fred SARKISSIAN, Valérie PINCE, Robert FARGIER, Antoine MOTA, Gérard VINCENT. Un remerciement spécial à nos deux instructeurs sans qui ce vol n'aurait pas pu s'effectuer, Patrick BOURCHET et Jean BIENVENU et surtout à Jacques Dedieu, pompiste du clair de lune dont le plaisir ne fut que de servir ses amis. Chaque avion a effectué six heures de vol, chaque pilote plusieurs dizaines de minutes de VSV, ce fut une belle aventure, malgré le milieu hostile.

✍ Bernard LEVASSEUR

Heureux PPL nouvellement qualifié
VFR de nuit



Réservation des avions

Une nouvelle fonction d'OF : la « surréservation »

OPENFLYERS (OF) est utilisé au Club dans sa fonction **RESERVATION** et **GESTION DES MEMBRES**.

Le module de réservation d'OF permet :

- ✦ De réserver un avion, de modifier sa réservation, d'annuler une réservation non déjà dépassée
 - ✦ De mettre un avion en mécanique et d'alerter les personnes qui le souhaitent
 - ✦ D'alerter les membres lors de la création, modification et suppression de réservation
- D'indiquer plusieurs informations dans les réservations

En plus de ces nombreuses fonctions, apparaît la capacité de réserver un avion déjà réservé.

Qu'est-ce qu'une surréservation ?

La surréservation est le fait de pouvoir réserver un créneau déjà réservé par un autre membre, ou dans une plage où l'avion est en mécanique. Lorsque le créneau est libéré par la réservation initiale, la réservation secondaire en attente est activée.

Pourquoi vais-je utiliser une surréservation ?

Qui d'autre l'utilise ?

La surréservation est utile pour réserver un vol dans un créneau déjà alloué alors que la réservation principale a une chance de disparaître un ou deux jours avant. Exemple : avion réservé pour plusieurs jours pour cause voyage lointain alors que la météo ne semble pas bonne.

La surréservation pourra être aussi utile pour les personnes en charge de la maintenance des avions. D'ordinaire, les avions passent en maintenance (immobilisés) une fois que les rendez-vous confirmés avec l'atelier de maintenance. Dans ce cas, le Club, avant d'immobiliser l'avion, supprime les réservations dans la période prévue et avise par téléphone les personnes concernées. Il se pourra désormais que l'avion soit immobilisé sans supprimer les réservations, notamment lors de longues visites. Si l'avion revient plus tôt, les créneaux originaux sont réaffectés.

IMPORTANT : le Club reste maître de sa politique d'arrêt des avions et des procédures appliquées. Surveillez bien vos réservations au plus tard la veille pour vérifier la situation réelle.

Comment OPENFLYERS a-t-il conçu cette fonction ?

Sur demande des grands aéroclubs possédant flotte importante, OPENFLYERS a développé la réservation d'avion non plus par avion, mais par type d'avion possédant les mêmes caractéristiques. Cela permet de banaliser un pool d'avion de mêmes caractéristiques. Dans ce cadre, le système affecte tout seul le premier avion libre du pool en fonction des possibilités. C'est en utilisant cette fonction combinée à celle de pouvoir afficher ou cacher un avion que le système de surréservation est né.

Comment l'ACAM l'implémente pour ses membres ?

L'ACAM limite la surréservation à deux réservations par avion.

Pour ce faire, nous avons activé la réservation par type d'avion. Pour chaque avion réel de la flotte, nous avons défini un type d'avion, suffixé avec les deux dernières lettres de l'avion. C'est pour cela que chacun des deux DR400-120 ont chacun un type d'avion décrit. Pour chaque type, deux avions sont définis : l'avion réel principal, affiché à l'écran et un avion fictif qui est double. Le nom de l'avion principal est son immatriculation, le double est l'immatriculation suivi du suffixe « -2 ». Exemple : F-GULL et F-GULL-2.

Quelles conséquences lors de l'activation de la surréservation ?

En première approche, rien n'est changé. L'écran présente toujours les mêmes avions dans le même ordre. Les réservations s'effectuent selon les procédures actuelles. Il est juste possible une fois activé que le système accepte une réservation dans un créneau qui n'est pas libre. A vous de vérifier que vous avez choisi les bons horaires et que votre réservation apparaît bien sur le cahier électronique.

Comment réserver un avion déjà réservé ?

Il suffit de créer une réservation sur un créneau déjà affecté.

La procédure est la suivante :

- on sélectionne l'avion réel de choix
- on remplit les autres champs comme d'habitude, même si les heures correspondent à un créneau déjà affecté
- Lors de la validation, le système, au lieu de générer une erreur, accepte la réservation.

Quand on retourne sur l'écran des réservations, seule apparaît réservation principale. On peut faire apparaître la nôtre via le menu « Réservations », « Lister ». Notre réservation apparaît avec comme avion affecté l'avion secondaire (F-imma-2).

Comment supprimer une surréservation ?

Une surréservation sur l'avion secondaire ne peut pas être supprimée de l'écran principal. Revenir sur la liste de ses propres réservations via le menu « Réservations », « Lister ». Sélectionner la réservation à supprimer et cliquer sur la poubelle sur la ligne concernée. Vous confirmez la suppression et c'est fini.

Que se passe-t-il quand l'avion que j'ai réservé est mis en mécanique ?

L'intérêt de la surréservation est la possibilité de mettre l'avion en mécanique sans effacer les réservations en cours. Si l'avion sort plus vite de mécanique, la réservation va réapparaître dans son créneau d'origine, en priorité pour la première réservation bien sur. Pour savoir quand un avion entre ou sort de mécanique (pratique si arrêt intempestif), aller dans le menu « Données », « Affichage et fiche personnelle ». Puis sélectionner l'option « Notification de la mécanique par e-mail ».

En cas de difficultés ?

Envoyer un message électronique à contact@aeroclub-acam.org. Expliciter votre problème et les circonstances dans lesquelles il est apparu.



Aéro Club Aix - Marseille



Tél : 04 42 24 21 70
www.aeroclub-acam.org

DATES A RETENIR

Examens Théoriques

- PPL A : 22/09/10
- BB : 01/09/10

Attention : clôture des inscriptions 20 jours avant examen.

Facteurs Humains

De prochaines sessions sur les facteurs humains seront prochainement planifiées. Restez à l'écoute et consultez régulièrement le tableau au Club.

Cours Théoriques

Les cours reprendront en octobre 2010

Participation : 80 euros
Pour la saison 2010/2011.

Instructeur :
Arnaud ROSTAIN

PPL - BB - Lâché (e)(s)

- 26/04- Gérard LUNEL [Elève J.F. RIPERT] PPL
19/05- Lucie CHINCHOLE [Elève P. ELKAN] PPL
07/07- J-S. GRELLET-A [Elève B. LEVASSEUR] PPL
15/07- Rémi. LANDRIN..15ans [Elève JDUBS] L

NOUVEAUX MEMBRES

- EP Thomas CANDILLON-LABARRE
EP Christopher CARISSAN
P Pascal SOUDET
P Thierry MEOUCHI
P Pierre-Hugo WADEL
P Valentin RIEGER
P Didier GRIFFON
P Denis HANS
EP Brian TENDRON
P Michel NIGOUL

NOUVEAUX MEMBRES

P : Pilote – EP : Elève-Pilote

- EP Thibault GLOWACZOWER
EP Yann GUILLEMOT
EP Fabien CORREA
EP Jean-Antoine SEGURA
EP Eric ROSSI
EP Sacha BILLY
EP Sylvain JEANSELME
EP Stéphane BICHOUX
P Olivier BENOIT
EP Jean-Jacques EYSSERIC
EP Georges BESSE
EP Pierre-Alexis CHAUSSON
EP Philippe KUNST
FI Jean BIENVENU

Le Club a besoin de bénévoles pour sortir régulièrement ce bulletin, qui est le vôtre. La confection de CONTACT! nécessite beaucoup de travail...

Si vous aussi, vous souhaitez participer, un peu, beaucoup, énormément, à l'aventure CONTACT !

Contactez Larbi KHOUALED au 06 24 70 96 30 ou bien envoyer un message à : contact@aeroclub-acam.org

Merci d'avance de faire vivre votre club.



www.meteo.fr/aeroweb/info/guide/guide.pdf

FLOTTE avions	QF	RU	ZG	LL	EH	CT	Total ACAM	AS	BD	NN	Total ANEG	GLOBAL 2010
Mars	54h	65h	49h	38h	00h	00h	206h	34h	29h	19h	82h	288h
Avril	67h	82h	81h	49h	00h	00h	279h	64h	58h	27h	149h	428h
Mai	70h	70h	66h	35h	02h	04h	247h	65h	52h	03h	120h	367h
Juin	73h	93h	21h	51h	12h	05h	255h	82h	48h	22h	152h	407h
CUMUL	336h	394h	311h	217h	14h	15h	1287h	291h	228h	120h	639h	1926h

Newsletter



N'hésitez pas à vous inscrire à la Newsletter, vous recevrez gratuitement, chaque semaine, la liste des SUP AIP France en vigueur.

www.aeropublications.com

INFO

réduction du nombre de sessions par an pour passer le théorique du PPL et du BB.

6 sessions seulement par an pour le PPL à Marseille.

Pour + d'infos voir avec votre Instructeur.

STAGES DE PERFECTIONNEMENT

Les stages de perfectionnement que le Club propose pour les pilotes brevetés, se poursuivront pendant tout l'été sur les avions d'école 120 ch.. Consulter les dates, avions et instructeurs au club. S'inscrire auprès du secrétariat par le moyen de votre choix.

Rappel : les vols sont considérés comme maintien de compétences.

LE MEMO du Pilote VFR



Nombres d'adhérents
Au 01/07/2010
237 membres

- Biscarosse
- Istanbul

PROCHAINES SORTIES ~ VOYAGES

Le voyage en TURQUIE a été déplacé entre le 15 septembre et le 2 octobre 2010.

- Salerne
- Flying Tour FFA

Tous les détails sont affichés au tableau « ANIMATIONS » du club.

Sortie Club d'août : Calvi – dimanche 29 août 2010



Avions utilisables : **A définir**
 Organisateur : Valérie PINCÉ
 Idéal pour un lâché maritime par exemple.
 Inscription au Club à partir de fin juillet 2010.

- RedBull à Bucarest



Budapest, Août 19/20

A venir :

Propriano

(jour le plus Corse)

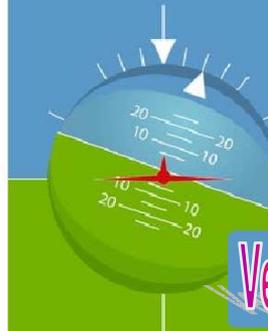


pilotlist.org
 Restaus d'aérodromes

<http://www.pilotlist.org/restaus/resto.htm>

RENCONTRE AUTOUR D'UN VERRE...

TOUS LES 1^{ERS} VENDREDIS DU MOIS À PARTIR DE
 18H30



PARTICIPATION AUX FRAIS
 DE 3 € PAR PERSONNE.
 LES FAMILLES SONT
 LES BIENVENUES,
 VENEZ NOMBREUX.

CONTACT : VALÉRIE PINCÉ
 06 15 08 09 16

Vendredi 6 août 2010

« Café-croissants »

Tous les deuxième dimanche du mois, un aéroclub de la région P.A.C.A. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :

Les prochains auront lieu :

- ◆ 8 août : NON DEFINI
- ◆ 12 septembre : AC du Comtat-Venaissin à Carpentras
- ◆ 10 octobre : AC Vauclusien à Avignon-Caumont

<http://www.aeropaca.org/>

Envoyer vos PHOTOS INSOLITES au journal
 Contact !

Contact !

ACAM Aéro Club Aix - Marseille FFA
 Donnez-vous des ailes...

Directeur de la publication : Patrick BOURCHET

Rédacteur/Graphiste : Larbi KHOUALED

Ont collaboré à ce numéro : Yves DESPAS - Véronique TORRES - Patrick ELKAN - Robert FARGIER - Valérie PINCÉ - Gérard VINCENT - Bernard LEVASSEUR.

Edition : COREP Aix-en-Provence