

Contact!

N° 65 janvier-février-mars 2011



Aéro Club Aix - Marseille



Bonne Année 2011

Bonne Année 2011



Dossier
MTO
&
conditions
de vols...!

Bons Vols à tous
ACAM



Photo insolite
Qu'est-ce que
c'est ?

La « roulette »
arrière du
Concorde pour
l'empêcher de
talonner en cas
d'assiette trop
cabrée !



Les INDISPENSABLES



Edition 2011



Merci Larbi

Larbi KHOUALED qui avait en charge la rédaction et l'édition de « Contact » nous quitte pour plusieurs mois avec des projets dans un pays lointain.

Nous tenons à le remercier pour son importante activité bénévole au sein du club et lui souhaitons bonne chance et réussite.

Un grand merci Larbi.

Son départ entraîne naturellement une réorganisation de la rédaction de « Contact ».

Vous ne nous en voudrez pas du petit retard dans la parution de ce numéro.

Permanences :

Nous vous rappelons que celle-ci est un devoir et même une obligation pour le bon fonctionnement de notre association. Nous vous invitons donc à vous inscrire soit sur **OPENFLYERS** dans la ligne permanence, car beaucoup de dates restent vacantes, soit auprès de la secrétaire.

ce n'est que 3 à 4 heures par an par personne !!!.

Patrick BOURCHET



Président ACAM

Edito

Nous nous sommes dotés d'un chef pilote...

Il y a des milliers d'années ou des centaines d'années, les sociétés humaines vivaient à l'écoute des sorciers, chamanes et autres devins. Le pire était toujours à venir, les peurs se soignaient au rythme des sacrifices, transes etc.

Au troisième millénaire nous avons modernisé, informatisé mais rien n'a changé.

L'avenir se lit dans les indices informatiques : la croissance, le coût de la vie...

Certains théorisent : réchauffement de la planète, nourriture bio...

Et toujours la menace du pire qui fait naître la peur. Notre milieu aéronautique est totalement imbibé de cette culture. Je ne partage pas ce point de vue aussi je peux, sincèrement, vous présenter mes meilleurs vœux, pour 2011.

Je sais que le Club termine l'année écoulée en ayant atteint ses objectifs tant en heures de vol qu'en nombre d'adhérents, en animation et en termes financiers. Au premier semestre nous avons satisfait certaines envies de nouveautés en essayant le Flight Design « CTLS ». Au deuxième semestre nous nous sommes dotés d'un chef-pilote, pierre de base d'un grand aéroclub. Aussi nous démarrons cette année plus forts et sans crainte. Au-delà du fonctionnement normal, la Direction du Club va porter sa réflexion sur l'acquisition d'un avion d'école de nouvelle génération et sur le changement du système de gestion informatique, opération non finalisée en 2010. Dernier point qui nous permet d'être optimiste : notre nouvelle pompe à essence est opérationnelle, bonne évolution du terrain.

Bonne année, bons vols à tous.

REINSCRIPTIONS :

IMPERATIF :

vous devez obligatoirement vous réinscrire auprès de la FFA et de l'ACAM avant de pouvoir voler en 2011.

1. Réinscription FFA :

Par internet : www.ff-aero.fr. Cliquer sur accès licenciés et suivre les indications.

2. Réinscription ACAM

Avant de vous présenter au secrétariat :

Prendre votre licence FFA (Cf. ci-dessus)

Vous munir de :

L'attestation d'enregistrement FFA,

La fiche de réinscription signée,

Votre licence de pilote (BB, TT ou PPL) et le certificat médical.

Les NOTAM (NOTices To AirMen) sont vos amis

Fermeture de la piste jusqu'à 11h pour permettre la tonte des parties en herbe, tours de piste interdits pour cause de cérémonie de l'école des pompiers ou manifestations aériennes, 100LL indisponible, parachutage verticale terrain ou à Puyricard, taxiway Est fermé....etc. Ce ne sont là que quelques exemples de NOTAM publiés pour Aix-les-Milles ces 5 derniers mois. Ayant discuté avec bon nombre d'entre vous, je constate qu'il y a encore trop de pilotes partant en vol sans avoir consulté les NOTAM. Nous vous rappelons qu'il est de votre **devoir** d'en prendre connaissance, y compris pour de «simples» tours de piste. Il en va de la sécurité des vols (le votre et celui des autres usagers du ciel). Voici donc quelques rappels.

Les NOTAM sont consultables de chez

vous ou au club via le site web du **SIA** : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Vous aurez accès aux NOTAM d'aérodromes, de FIR et aux SUP AIP. Détaillons :

Pour TOUT vol (même pour des tours de piste ou un vol local) vous devez au minimum consulter les NOTAM du terrain de départ (LFMA) ET ceux de votre terrain de dégagement (LFNF, LFMQ, LFML...). En effet, imaginez que pendant votre vol, un avion éclate un pneu à l'atterrissage et s'immobilise sur la piste (comme il y a deux mois) ou qu'un incendie se déclare sur ou aux abords de l'aérodrome (comme presque chaque été), le contrôleur sera bien obligé de fermer sa piste avec peu de précision sur l'heure à laquelle il la rouvrira. Vous serez peut-être bien obligé de dégager sur un aérodrome proche pour cause de temps d'attente trop long ou incertain, de nuit aéronautique proche ou de réservoirs se vidant inexorablement ! Et avouez qu'il serait dommage en arrivant à Vinon de tomber au milieu de dizaine de planeurs et de leur compétition mondiale protégée par une ZIT (bonjour le stress supplémentaire) ou de constater verticale du Castellet que la piste est occupée par des engins repei-

gnant ses marquages ! Un coup d'œil aux NOTAM avant le vol vous aurait permis de déterminer sereinement quel(s) aérodrome(s) choisir en cas de dégagement nécessaire.

De plus, vous devez consulter les NOTAM de FIR. La France est divisée en 5

TAM TRIGGER SUP AIP 152/10 étant un NOTAM renvoyant au 152^{ème} SUP AIP de l'année 2010). A partir du menu du site du SIA, passez la souris sur « Sup AIP » (juste sous « NOTAM »). Les SUP AIP sont classés du plus récent au moins récent : 153/10 puis 152/10...etc (sauf en cas de prolongation d'un vieux NOTAM...).

Résumons :

Pour tout vol (tour de piste, vol local, navigation) je consulte les NOTAM de mon terrain de départ, de destination (nav) et de dégagement (tout vol). Ainsi que les NOTAM de FIR entre ces terrains. Du coup, j'élargie mon étude du dossier météo à ces aérodromes là et je révisé mon devis carburant en fonction de l'aérodrome de dégagement

le plus éloigné susceptible d'être choisi en vol. Et bien sur, je m'équipe de toutes les cartes de navigation et cartes VAC nécessaire pour ce vol. Je vous rappelle que l'étude de la météo est tout aussi obligatoire et que vous devez voler avec de la documentation à jour !

N'hésitez pas à demander conseil à votre instructeur préféré, à votre référent, à moi...Nous vous éclairerons sur l'utilisation du site du SIA et sur la lecture des NOTAM ainsi que leurs implications. Un vol sans surprise, aussi court soit-il, passe par une bonne préparation au sol en envisageant toutes les éventualités. Ne négligez pas cette phase devant précéder chaque vol.

✈ Arnaud ROSTAIN
Chef pilote

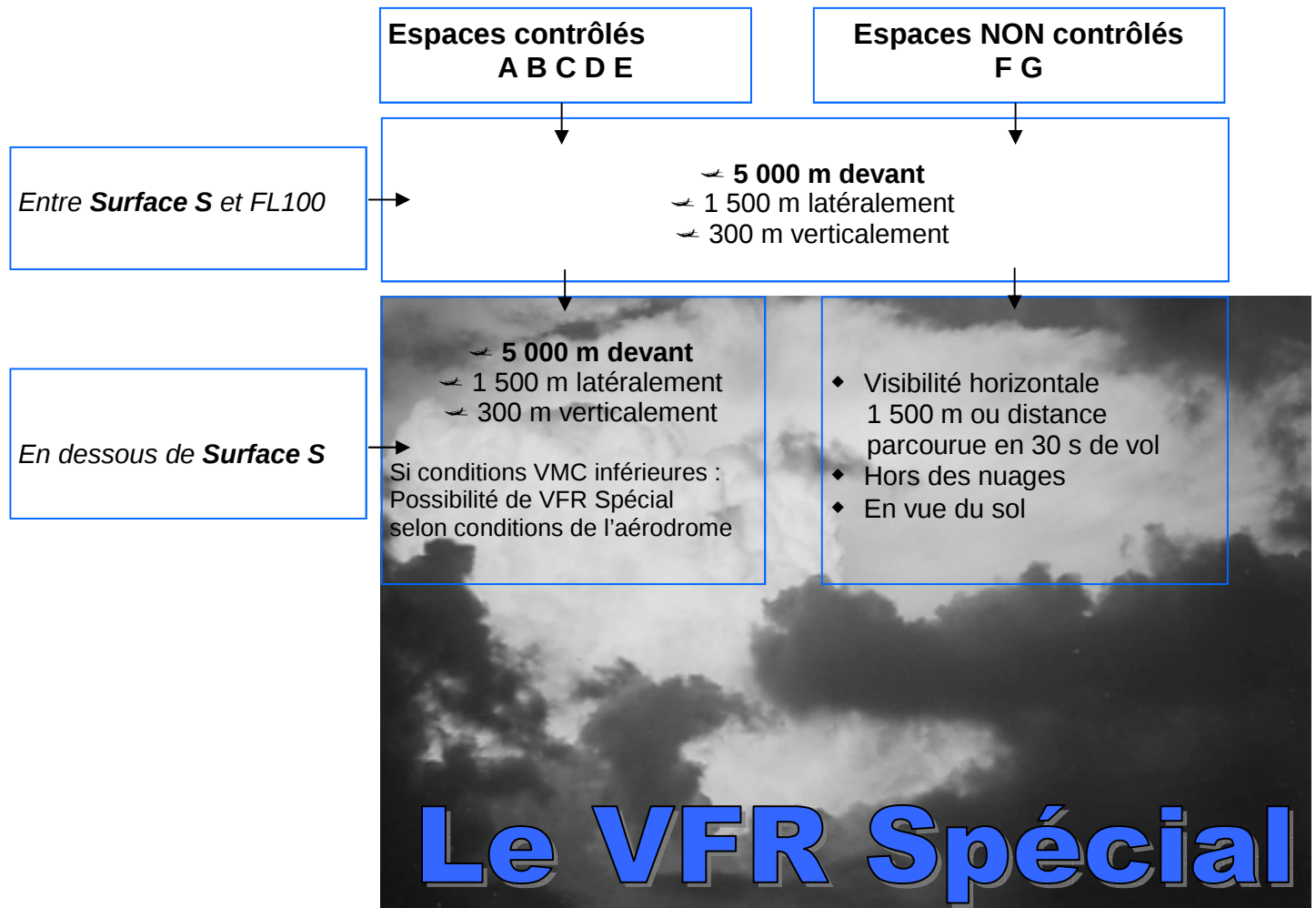


FIR. Le code de la FIR sud-est est : LFMM (MM comme Marseille-Marseille). En effet, les NOTAM d'aérodromes ne vous donneront que les informations se rattachant aux terrains dont vous aurez sélectionné les codes, mais rien sur les NOTAM concernant la « campagne », pouvant se trouver sur votre route et n'étant rattachés à aucun aérodrome. Comme par exemple les R196 entre le lac de St Croix et Gap, la création d'une ZIT au nord d'Apt, ou l'agrandissement temporaire de la zone de Canjuers, ou bien encore la mise hors service du VOR de Dignes...Vous n'aurez pas ces infos via les NOTAM d'aérodrome mais grâce aux NOTAM de FIR, alors n'oubliez pas de les consulter également.

Ensuite certains NOTAM vous renverront par le terme «TRIGGER» à la consultation d'un SUP AIP. Les SUP AIP ne sont rien d'autre que le détail de certains NOTAM riche en informations (jours d'activation, dimension de la zone, fréquences, condition de pénétration, cartes...). Le NOTAM vous donnera le numéro du SUP AIP à consulter (ex NO-

Les conditions météorologiques du vol à vue

Avec l'hiver et les conditions météo dégradées qui y sont associées, il me semble opportun de rappeler les conditions VMC qui autorisent le vol VFR. En tout premier lieu, il est important d'avoir à l'esprit que ce sont des conditions météorologiques réglementaires et que tout pilote, avant de décoller, doit définir ses **propres minima** en fonction de ses connaissances, son expérience, et son aptitude psychologique et physiologique. *Un dessin valant mieux qu'un long discours, se référer à la planche en annexe.*



Chapitre 4.2 du RDA : VFR Spécial

4.2.1 Sauf autorisation d'un organisme du contrôle de la Circulation Aérienne), dite « *clairance VFR Spécial* », un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une CTR, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la circulation de cet aérodrome :

- a) lorsque le plafond est inférieur à 450m (1500 ft) ; ou
- b) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

4.2.2 Une *clairance VFR Spécial* est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une CTR, quand le pilote estime que les conditions VMC ne sont plus réunies ou ne vont plus l'être.

4.2.3 En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie pour les espaces aériens non contrôlés à et au dessous du

plus élevé des 2 niveaux : 900m (3000 ft) au dessus du niveau moyen de la mer, ou 300m (1000 ft) au dessus du sol, « *surface S* », s'applique dans les espaces aériens contrôlés.

Les minima « VFR spécial » sont définis pour chaque aérodrome contrôlé (Cf. la carte VAC, § : VFR Spécial). Au minimum, il faudra 1,5 km de visibilité.

Une dérogation « VFR Spécial » ne peut être accordée que pour décoller d'un aérodrome ou pour y atterrir. Il n'est pas possible d'obtenir une telle clairance pour transiter dans un espace contrôlé.

En pratique une clairance VFR Spécial sera possible dans une CTR, mais pas dans une TMA.

Par exemple : à LFMA les minima MTO sont : « ACFT : visibilité 3000 m », à LFML, 1500 m.

En résumé :

Dans une CTR, si la visibilité devient inférieure à 5 km, mais supérieure ou égale au minima VFR Spécial de cette CTR, le contrôle déclare le terrain en « conditions de VFR Spécial ».

Si un pilote désire **entrer** dans une CTR en vue de se poser, et qu'il estime, que, de sa position, les conditions VMC ne sont pas ou risquent de ne plus être réunies, il doit demander une clairance VFR Spécial.

- ♦ Le VFR Spécial implique pour le contrôleur d'assurer la séparation avec les vols IFR.
- ♦ Un itinéraire publié et/ou une attente peuvent être imposés au pilote, qui bien évidemment doit conserver la vue du sol.

Le vol dans ces conditions doit rester extrêmement rare et est donc fortement déconseillé.

A titre d'information

Mesure de distance de la Visibilité Horizontale en vol :

Si vous prenez un repère devant à 97 kt

Si vous y arrivez en 30s : VH = 1500 m

en 1 min : VH = 3 km

en 2 min : VH = 6 km

La durée de vie moyenne d'un pilote VFR en IMC est de 172 s soit moins de 3 min.

A savoir également : la visibilité horizontale (VH) donnée par le contrôleur (l'ATIS) est donnée au niveau du sol. Aussitôt que l'on monte la **visibilité oblique diminue très rapidement**, pour devenir nulle et ne voit le sol que sous l'avion.

En particulier à Aix-Les-Milles, nous évoluons dans une région au relief prononcé, ne jouons pas avec le feu.

Qui dit mauvaise visibilité, dit vol à basse, voire très basse altitude. Par exemple, autour du terrain d'Aix-Les-Milles, Le village d'Eguilles est à 1050ft (entrée AN et AT), la Duranne à plus de 650ft (tour de piste basse hauteur), les chemins de Gardanne près de 1700ft (entrée AE), la sainte Victoire plus de 3300ft...

Pensez à vous, à vos proches ; voler sereinement c'est voler en toute sécurité. Nous pratiquons une aviation de loisir, ne prenons pas de risques.

✈ Patrick **ELKAN**

Conseiller de sécurité

(qui attend avec impatience des retours d'expériences)

Rappel des principales sources d'informations météo.

Avant le vol, sur Internet :
<https://aviation.meteo.fr> :

AEROWEB

<http://olivia.aviation-civile.gouv.fr> : Site du SIA, rubrique "préparation du vol.

PROPILOTS et la météo des militaires US

<http://euro.wx.propilots.net/> :

Téléphone :

Répondeur

0 892 681 013 ;

Prévisionniste

0 899 701 215

Les ATIS par téléphone, voir cartes VAC, les contacts téléphoniques sur les terrains de destinations : Aéroclub ...

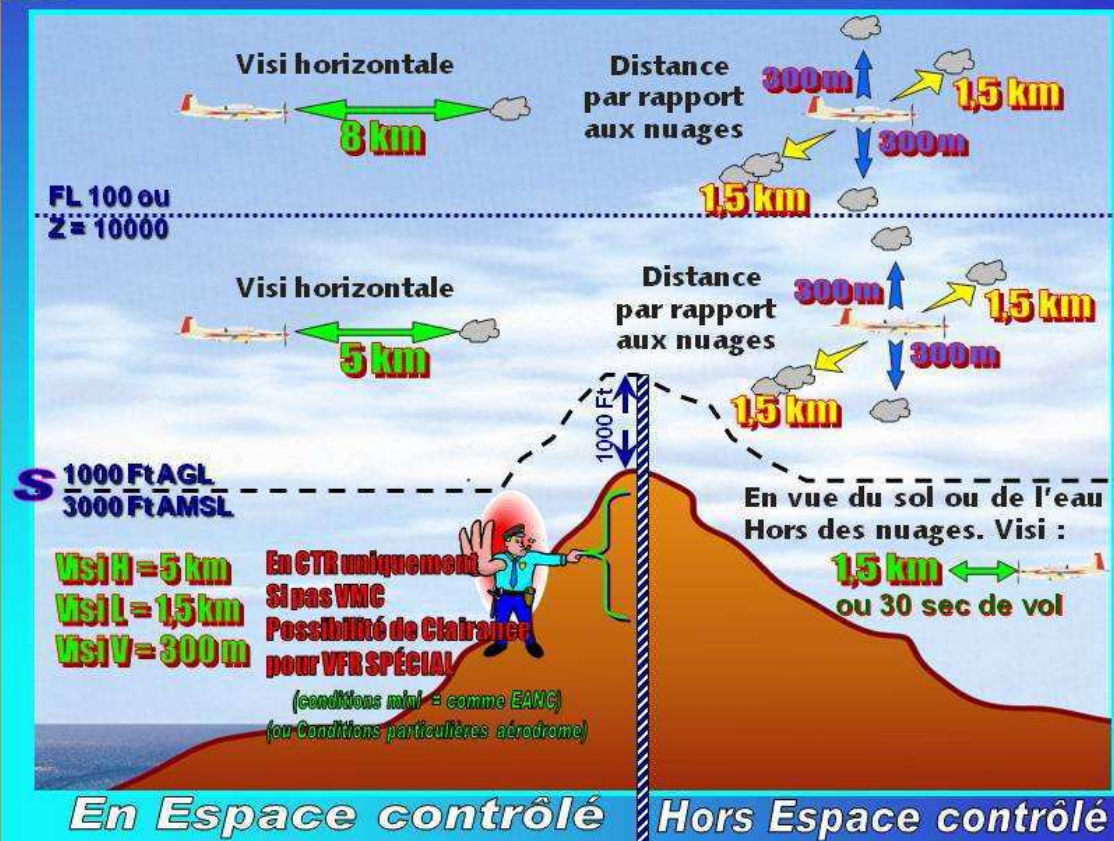
En vol, par écoute de la radio VHF : VOLMET (Marseille en français 128.6), les ATIS, les SIV.

Bon vols

CONDITIONS VMC



Conditions météo Vol à vue



CONDITIONS VMC



Conditions météo Vol à vue

ESPACE AÉRIEN	Contrôlé	Non contrôlé
CLASSE	A B C D E	F G
Visi horizontale	8 Km devant 1500 m latéralement 300 m verticalement	8 Km devant FL 195 1500 m latéralement 300 m verticalement
Distance par rapport aux nuages	5 Km devant 1500 m latéralement 300 m verticalement	5 Km devant 1500 m latéralement 300 m verticalement
	5 Km devant 1500 m latéralement 300 m verticalement Si VMC < possibilité clairance VFR Spécial en CTR visi mini 1,5km 30 s de vol (> 100 Kt) + (1) et (2) ou conditions particulières du terrain	3000 QNH ou 1000 AGL Visi horizontale 1,5 Km ou distance parcourue en 30 s de vol + hors des nuages (1) + en vue du sol (2)
Vitesse	Au-dessous du FL 100, Vi < ou = 250 Kt	

En LTA (au-dessus du FL 115 ou 3000 ASFC), pas de classes F et G, mais classes D sauf dans certaines régions montagneuses, altitudes supérieures à l'équivalent du FL 115, classées E et G.

METEO DEFAVORABLE : l'hiver

Nous sommes au cœur de l'hiver et il y a lieu de faire quelques rappels sur l'utilisation des avions en condition de basse température. Le club admet qu'en hiver ($T^{\circ} < 10^{\circ}\text{C}$) lors des premiers départ du matin, donc appar eils froid, il soit déduit 5 mn sur le temps facturé, pour tenir compte du chauffage du moteur avant le début de roulage. Prenez le temps nécessaire et appliquez les procédures recommandées. Bonne année et bons vols à tous. Patrick Elkan (Conseiller de sécurité)

CONDITIONS DE VOL : Température et Humidité (T° / Td°)

Lorsque la différence entre la température et le point de rosée est $< 2^{\circ}\text{C}$, il y a un risque d'apparition de brouillard en basses couches. D'une manière générale, garder à l'esprit que les conditions risquent d'être incertaines lorsque : $T^{\circ} - Td^{\circ} < 6^{\circ}\text{C}$. Humidité + diminution de température = plafond bas et mauvaises visibilité. Soyez vigilant aux heures les plus fraîches de la journée qui sont le matin, ½ heure après le lever du soleil et à la tombée du jour.

PREVOL

N'entreprenez jamais un décollage si les surfaces de l'avion sont recouvertes par de la neige, du givre ou de la glace ! Le verglas est transparent, il est par nature difficile à voir : passer la main sur les surfaces de l'avion à la recherche de toute rugosité.

MISE EN ROUTE

En cas de température basse ($T^{\circ} \leq 5^{\circ}\text{C}$) vérifier la procédure spécifique de mise en route dans la Check List de votre avion, à la page des « Consignes Particulières ». Il est conseillé de maintenir la manette de puissance au ralenti pendant la mise en route.

ROULAGE, ESSAIS MOTEUR

Ne commencer le roulage que lorsque l'aiguille de l'indicateur de température d'huile a décollé de la butée basse. Avant d'effectuer les essais du moteur, vérifier la température et la pression d'huile. Attention : sur une piste en herbe mouillée, les capacités de freinage et d'accélération de l'avion sont considérablement modifiées ! Consulter le manuel de vol avant tout décollage et atterrissage.

EN VOL

Ne voler pas dans les zones où il pleut lorsque la température est proche de zéro. De la glace peut se former :

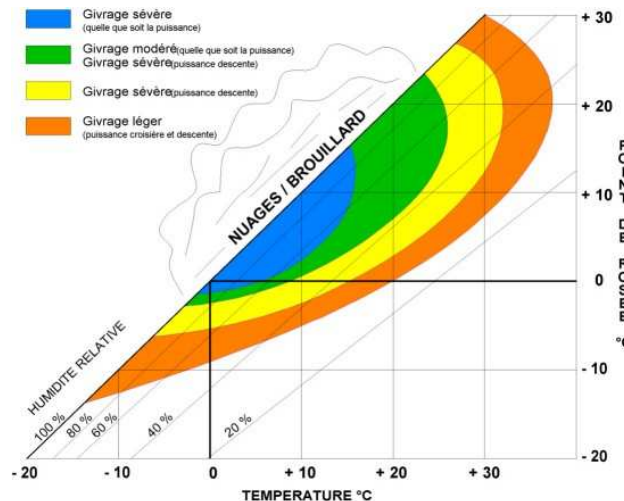
- sur les ailes et réduire les performances de l'avion (jusqu'à la perte de contrôle)
 - sur le pare brise et réduire la visibilité.
- Lorsque la température est plus faible que la température standard, vous volez à une altitude plus basse que celle indiquée par votre altimètre

GIVRAGE CARBURATEUR

C'est un phénomène dangereux ayant pour effet de générer de la glace à l'intérieur du carburateur empêchant l'arrivée du carburant et provoquant ainsi l'arrêt du moteur.

CAUSES DU GIVRAGE CARBURATEUR

Le mélange air essence s'effectue dans une zone de dépression, le gicleur étant placé dans un étranglement du tube d'entrée d'air. La vaporisation de l'essence et la détente du mélange provoquent un abaissement de température couramment



de 20°C à 35°C , ce qui occasionne, en fonction de la température extérieure et de l'humidité de l'air, la condensation et le givrage de la vapeur d'eau contenue dans l'air d'admission. La glace ainsi formée obture plus ou moins l'orifice d'admission provoquant des troubles de fonctionnement et des pertes de puissance pouvant aller jusqu'à l'arrêt du moteur.

Les conditions favorables au givrage carburateur sont :

Voir les courbes de risque ci-dessous. Les graphiques sont disponibles en couleur à l'ACAM et dans la version informatique de ce numéro de Contact. Atmosphère humide : le risque est plus grand dans les basses couches car celles-ci contiennent plus d'humidité. Le risque de givrage est plus important à puissance réduite car le papillon des gaz est peu ouvert, la détente augmente et peu de glace suffit à obstruer le passage. Il est donc indispensable d'étudier et d'interpréter les informations météo.

Moyens pour éviter le givrage

Il y a lieu de réchauffer l'air qui arrive au carburateur par une circulation de celui-ci autour de l'échappement de manière à avoir une augmentation d'environ 50°C ce qui permet d'obtenir une température positive au carburateur même avec une température extérieure voisinant les -30°C . L'inconvénient c'est que l'air d'admission étant plus chaud la puissance s'en trouve diminuée (voir lors des essais moteur).

Comment utiliser le réchauffage carburateur

Le réchauffage carburateur s'utilise **en tout ou rien**. A utiliser toujours en préventif : c'est un moyen « antigivre » et non un dégivreur. Si l'avion est équipé d'un thermomètre de température air/carburant, la **plage jaune est à éviter**.

• Au sol :

Utilisation minimale :

Il peut être utilisé pour le démarrage et pendant les 2 ou 3 premières minutes qui suivent la mise en route. Au point fixe pour contrôler son bon fonctionnement, y compris après son utilisation à la mise en route. (*Attention : si le moteur*

chaud fonctionne mieux à forte puissance avec le réchauffage carburateur, c'est le signe d'un très fort givrage ou d'une anomalie moteur. Dans ce cas, il faut annuler vol).

• Au décollage :

Pas de réchauffage carbu, toujours sur froid, les gaz à fond, le risque de givrage est très faible. Une utilisation à pleine puissance amènerait les gaz d'admission à une température trop haute et entraînerait des phénomènes de détonation et une perte de puissance.

• En croisière :

Sur un avion non équipé d'un thermomètre le réchauffage doit être utilisé régulièrement, en tout ou rien, en fonction des conditions de température et d'humidité.

• En descente approche :

Si, il y a des conditions givrantes, le réchauffage sera mis en fonctionnement 30s à 1mn avant la réduction de puissance.

LES AVENTURES D'UNE DROLE DE CREVETTE...

Au début des années 1930, les compagnies de transport aérien françaises connaissent quelques difficultés économiques. Une loi est votée le 31 août 1933 pour fusionner 4 compagnies : Air Orient, Air Union, la CIDNA et les lignes Farman. La fusion donne lieu à la création d'une société anonyme : la Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes, qui rachètera ensuite l'Aéropostale.

Il fallait lui trouver un nom commercial. Au cours d'une réunion de présentation de la nouvelle société à la presse, un journaliste fit une proposition qui fut immédiatement adoptée : la compagnie s'appellera désormais **AIR FRANCE**.

Il lui fallait aussi un emblème. Le directeur d'Air Orient proposa celui que sa compagnie avait déposé l'année précédente : un cheval ailé avec une queue de poisson entouré d'un cercle.

Ce curieux animal devint ainsi l'emblème d'AIR FRANCE, officiellement redéposé comme tel en 1934, parfois appelé « l'hippocampe » et baptisé familièrement par le personnel du nom de « **la crevette** ».



Plusieurs versions plus ou moins fantaisistes, existent quant à son origine.

Une légende en attribue la paternité à Henri NOGUES, chef pilote d'Air Orient qui aurait choisi un hippocampe ailé en souvenir d'un naufrage qu'il fit avec un hydravion près de Naples !

Ou bien la queue serait celle du dragon d'un ordre d'extrême-orient dont il avait été décoré !

En réalité, Henri Noguès – qui a bien d'autres mérites - n'a rien à voir avec cet emblème.

Il a été créé par le service de publicité d'Air Orient et dessiné par monsieur Robert Philippe Couallier.

L'avant-main de Pégase, le cheval ailé, représente la puissance et le vol, la queue de poisson ou d'hippocampe évoque le milieu marin des hydravions utilisés à cette époque.

Quoi qu'il en soit « la crevette » qui figure sur les avions, les uniformes et tous les documents et matériels de la compagnie, va désormais représenter et identifier AIR FRANCE dans le monde entier.



Après la guerre tous les appareils reçoivent une livrée unique : la crevette est évidemment bien présente à l'avant de l'avion au départ d'une bande bleue marine séparant, à hauteur des hublots, le haut du fuselage blanc avec le nom AIR FRANCE et un petit drapeau tricolore, du bas métallique. Elle figure également sur les dérivés. Cette livrée sera utilisée jusqu'au milieu des années 1970.

En 2008, pour le 75ème anniversaire de la compagnie, un Airbus A320 a volé pendant un an sous cette célèbre livrée.

En 1975, et un peu avant la mise en service de Concorde la direction souhaite donner une nouvelle image de la compagnie, plus moderne, dynamique et affirmer son identité française, (AIR FRANCE, nationalisée en 1945, est alors une entreprise publique).

C'est finalement une série de lignes inclinées aux couleurs nationales qui est retenue, et immédiatement surnommée « **le code barre** ». Nouveauté à cette époque, les fuselages sont entièrement peints en blanc. Les dérivés portent les bandes inclinées bleu blanc rouge très reconnaissables. Le nom de la compagnie est inscrit en lettres bleues en haut et à l'avant du fuselage.

Et la crevette dans tout ça ?

Le « code barre » étant la nouvelle identité visuelle, elle n'a en principe plus de raison d'être. Cependant, consciente de la force de cette identité historique et de l'attachement qu'y porte les personnels, la direction décide de la conserver sur les documents internes et sur les parties des avions avec lesquelles le personnel est le plus en contact c'est-à-dire les portes et les nacelles de réacteurs. La crevette se fait discrète mais ne disparaît pas.

Cependant on voulut la marier avec le code barre. De cette union, un peu contre nature, naquit une crevette hybride aux ailes tricolores « code barrées », d'une esthétique discutable ! Mais il y eut pire. Un graphiste, sans doute dans un accès de folie meurtrière, lui trancha tout net la queue ! La malheureuse, affreusement mutilée, faisait peine à voir ! Certains en haut lieu s'en émurent-ils ? Je ne sais pas, mais on revint à la version originale.



A partir de l'an 2000, un nouveau logo, s'ajoute discrètement sur les avions : le ruban bleu de l'alliance **SKYTEAM** créée avec Delta Airlines, Korean Air et Aéro Mexico.

Début 2009, enfin, AIR FRANCE présente une nouvelle identité visuelle.

La principale nouveauté concerne le nom qui s'écrit désormais en un seul mot : AIRFRANCE, pour, selon la compagnie, s'affirmer davantage comme une marque internationale. Il est suivi d'une virgule rouge évoquant le dynamisme.

Le code barre est conservé avec une barre en moins et le bas en virgule. Il a été officiellement présenté ainsi :

« Les couleurs nationales restent présentes sur l'empennage et le fuselage des appareils :

- le bleu marine, prédominant depuis 75 ans, évoque le capital historique de la marque et l'efficacité de la compagnie,
- le blanc, couleur de l'exigence, suggère le bien-être et l'art du voyage à la française,
- l'accent rouge vif, ponctue et dynamise la marque, soulignant à la fois le chic français et l'attention portée aux clients d'Air France par les personnels de la compagnie, en aéroport et en vol. »

Pas sûr que le public y voit tout ça !!!



AIRFRANCE 

Et la crevette alors?

Toujours là, mais dans une version moderne stylisée, joliment tracée d'un seul trait fin, elle apparaît presque comme en filigrane. Est-ce le prélude d'un effacement progressif ? Sous cette forme, on la voit mal, en effet, figurer sur les avions.

D'ailleurs elle n'y figure pas.

Mais, surprise, sur les avions, dans leur nouvelle livrée, c'est une bonne vieille crevette en V.O, qui apparaît, bien visible, sur les nacelles de réacteurs !

Décidément, la crevette fait de la résistance !

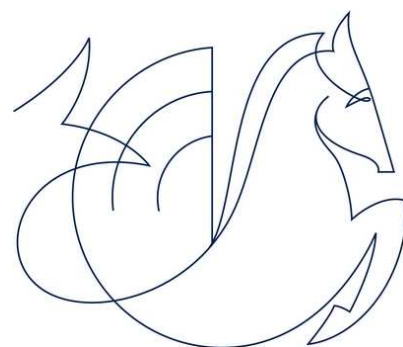
Mais voilà peut-être qu'une nouvelle menace se profile !

Début 2009 également, SKYTEAM a présenté sa propre livrée, d'ailleurs très réussie avec son ruban bleu entourant le fuselage gris argenté. Chacune des 13 compagnies actuelles de l'alliance doit avoir au moins un appareil sous cette livrée.

AIR FRANCE, pardon, AIRFRANCE exploite depuis juin 2009 un Boeing 777 sous les couleurs de SKYTEAM. Préfiguration peut-être d'une future super compagnie mondialisée ?

Et là, adieu « la Crevette »...

Domage, moi je l'aimais bien !



Yves DESPAS



La nouvelle livrée avec la crevette sur les nacelles des réacteurs

*La livrée Skyteam
Boeing 777 AIRFRANCE*

Photos AIR FRANCE



Les nouvelles pompes en marche à Aix (LFMA)...

Les nouvelles pompes à essence sont désormais opérationnelles aux nouvelles normes de sécurité. La nouvelle station comporte 3 pompes AVGAS 100LL (en marche, numérotée de 1 à 3), et une pompe JETA1 (en cours de mise en marche). Un seul automate pilote l'ensemble.

Important :

le circuit autour des pompes s'effectue **en sens antihoraire**. Le fléchage au sol devrait être prochainement indiqué.

Le temps de roulage pour revenir des pompes après le vol ou pour y aller avant le vol est **gratuit**.

Les consignes provisoires pour noter les Horemètre sur le carnet de route des avions sont :

- Sur la ligne de votre vol, noter votre vol comme à l'habitude et marquer l'Horemètre de début et de fin constaté pour ce vol
- Signer dans la colonne adéquate
- En commentaire près la signature, noter : « **Roulage x min. Hora : xxxx :xx** ». Noter l'Horemètre final uniquement si l'avitaillement s'effectue après le vol.

Nos jeunes pilotes à l'honneur

Elodie : la passion au futur

Elodie aurait pu naître dans un avion ! Depuis longtemps déjà, malgré sa courte vie, elle est une habituée des vols Paris-Marseille avec sa famille. Curieuse, elle se retrouve parfois dans le cockpit. Une fois même, un commandant de bord pédagogue l'accueille pendant tout un vol entre Paris et Marseille. Est-ce lui qui lui aura passé le virus de l'air ?

C'est décidé : Elodie sera pilote de ligne ! Et quoi de mieux que de commencer au sein d'un aéroclub, puisque c'est encore possible en France ? A 14 ans à peine, Elodie s'inscrit dans notre aéroclub avec l'accord de son père, à qui elle fera la visite. Le Club, Elodie connaît : Amandine, une de ses jeunes amies, y pilote. Son stage découverte de collégienne, effectué au côté de Cathy notre secrétaire, l'aide à comprendre le fonctionnement de la vie associative. Elle en apprécie la « bonne ambiance ». Cerise sur le gâteau : elle profite comme passagère derrière des instructeurs, élèves ou même des pilotes brevetés, de quelques vols dont un où elle a goûté aux joies ondulantes du Mistral qui comme souvent balayait la piste d'Aix...

Alors bons vents, Elodie ! L'ACAM saura te trouver prochainement un instructeur qui saura te propulser sur la bonne orbite !

Robert FARGIER

Nouveaux adhérents

Julien	FICHEUX	PPL
Fanny	KIGHELMAN	EP
Mathieu	LAURENTI	BB /EP
Ivan	NICOLAÏ	EP
Jean	WEBER	EP
Nicolas	DURIEUX	EP
Sylvie	ROCHE	PPL
Philippe	LEDAIN	PPL
Hélène	GOULABERT	PPL
Alain	FAURE	PPL
Romain	MASTORAS	EP
Alexandre	NAVARRO	EP
Zacharie	CLERC	PPL
François	HOCHART	BB /EP
Thibault	CARRIER	PPL
Guillaume	HOAREAU	EP
Sosthène	BILLAULT	PPL
Bastien	LATGE	TT
Catherine	LEONI	PPL
Joachim	KREWITT	PPL
Ivan	ZUCCHI	PPL
Jean	BENARD	PPL
Emma	SARLANDIE	EP
Ken	SARLANDIE	EP
Matthieu	PONIN-BALLOM	TT
Cyrille	DUBOIS	PPL
Sylvie	RENAUDIE	PPL
Morgan	PAGLIA	EP

PPL - BB - Lâché(e)s

Cedric **GRISEL** Laché le 18/12/2010 sur F-BXNN
Instructeur .Alain DELANNOY

Activité avions

Avions	Octo	Nov	Déc	Total	Année
ACAM					
ZG	59	58	58	175	737
RU	73	58	52	183	846
QF	49	40	39	128	643
LL	20	31	38	89	509
EH	7	11	14	32	99
CT	0	0	0	0	15
Total 1	208	198	201	607	2849
ANEG					
NN	22	31	25	78	281
AS	44	28	34	106	593
BD	25	25	30	80	436
Total 2	91	84	89	264	1310
G Total	299	282	290	871	4159

Cours Théoriques

Ils ont lieu le Mercredi de 19H à 21H
sauf pendant les vacances scolaires.

Examens Théoriques

prochaines dates prévues :

- ◇ **PPLA-** 19/01/2011-
16/03/2011- 18/05/2011
- ◇ **BB** - 02/02/2011-
06/04/2011- 08/06/2011

Clôture des inscriptions 20 jours avant la date de l'examen

Service des Examens BP2 Aéroport 13727
Marignane cedex
Tel : 04 42 31 16 42 .

Si vous souhaitez paraître dans info-pilote veuillez contacter Robert FARGIER. Notre jeune pilote Remi LANDRIN et son instructeur J.DUBS dans le N°58 d'info-pilote de janvier 2011.



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 de CONTACT ! envoyer un message à : contact@aeroclub-acam.org

Merci d'avance de faire vivre votre club.

Un chef Pilote à l'ACAM !

A partir du 1^{er} décembre 2010, Arnaud ROSTAIN est nommé Chef Pilote de l'ACAM

La mission première d'Arnaud en tant que Chef Pilote, est d'assurer les conditions maximales de sécurité des vols sur nos avions. A ce titre, il a autorité sur tous les membres du Club. Nous lui souhaitons pleine réussite dans ce poste essentiel pour nos activités.

Et deux nouveaux instructeurs

Deux instructeurs sont entrés en fonction en octobre 2010 :

Jean-Gilbert MOIGNARD

et Jean-François PAIN

portant ainsi à 21 le collège d'instructeurs.

Envoyer vos PHOTOS
INSOLITES au
journal Contact !

Les ICARES 2010

Réservez votre soirée du 29 janvier 2011



La traditionnelle soirée de remises des récompenses aux brevetés et méritants de l'Année 2010 se tiendra :

le samedi 29 janvier 2011, au Club House.

Réservez votre soirée !

La remise des prix sera suivie d'un repas. Maximum 55 personnes

Participation au repas : 22 euros. Inscription au Club impérative (Affiche)

Note :

L'animatrice aura besoin de soutiens actifs pour la préparation et le déroulement de cette soirée.

Merci de vous inscrire ou de vous faire connaître auprès de Valérie.

Réunion « Foire aux Voyages »

La réunion pour élaborer le programme des voyages et sorties Club 2011, aura lieu le :

samedi 19 février de 9h30 à 12h. au club

Venez avec vos projets, vos idées, vos envies...

La réunion est ouverte à tous voyageurs confirmés ou débutants.

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 PINCE
06 15 08 09 16

- ◆ 04 février 2011
- ◆ 04 mars 2011
- ◆ 01 avril 2011

« 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 :

- ◆ 13 février : Aéro Club Gap
- ◆ 13 mars : AC Salon Eyguières
- ◆ 10 avril : AC Orange Plan de Dieu

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

Contact !



Directeur de la publication
Patrick BOURCHET

Graphiste
Larbi KHOUALED
Ont collaboré à ce numéro
Yves DESPAS
Arnaud ROSTAIN
Patrick ELKAN
Robert FARGIER
Valérie PINCE
Françoise BERTRAND
Gérard VINCENT
Serge BELMONTE

Edition : COREP Aix-en-Provence/01-2011