

Contact !

Administration
L'AG du 9 avril

Voyages
*Aéro 2011 Friedrichshafen
Salerne (Italie)*

Sécurité
2 phases de vol importantes

Formation
*B.I.A
Stages*

Infos Club

Après les salons de Friedrichshafen et Cannes, la réflexion sur notre nouvel avion d'école est loin d'être close.

3 avions ne sont pas certifiés pour les vols solo; la plupart sont à moteur Rotax; les prix sont entre 120 et 150 mille euros correctement équipés avec écrans. Ceci incite à regarder le marché de l'occasion; mais là, il n'y a que 2 modèles : l'Aquila et le DA20. Nous devons penser aux critères de base: un devis de poids correct avec 2 pilotes de 80kg et 4 heures de carburant; 2 places confortables; un pilotage facile; un avion stable dans une turbulence légère avec 20kts de vent.

Un premier avis sur le Cessna 162 Skycatcher dans lequel nous nous sommes assis à Cannes. L'intérieur noir brut de métal ne nous a pas séduit. Bien équipé il coûte aussi cher que les autres. Quand à la livraison rien n'est garanti à la commande, les milieux autorisés s'accordent à penser à un délai de un an ou deux!

Nous continuons à nous informer et irons les essayer.

Une échéance arrive : en septembre le Piper EH a besoin de passer en visite annuelle et d'être équipé d'un moteur neuf.

La solution de s'en séparer me paraissait évidente comme je l'ai dit à l'assemblée générale en avril.

Mais plusieurs éléments ont changé : le nouveau moteur sera un Thielert oui mais un 2 litres 135ch ou mieux 155cv à confirmer dans l'été. Ce moteur donne pleinement satisfaction dans les écoles pro où il fonctionne depuis 2 ans avec des utilisations de 500 à 700h par an. Le prix du moteur avec des accessoires renouvelables offerts a baissé, le potentiel du moteur est passé de 1200h à 1500h. Le Kérosène a certes augmenté en 4 ans de 0.80E à 1.40E avec l'application de la TIPP, mais l'écart avec l'essence est encore de 60 centimes par litre. Tout cela bien agité par Daniel de Tauzia donne un avantage de 20.000 euros sur 3 ans d'exploitation pour le Piper EH en Thielert par rapport à un avion de 160cv Lycoming type Cessna ou Piper acheté d'occasion (65.000 euros environ) et ayant 25 à 30 ans alors que notre EH n'en a que 20 et a été acheté neuf par le club. Autrement dit : un prix de l'heure inférieur de 20 euros pour un avion plus récent !

Le bureau de juin a été très partagé entre les 2 solutions. Le sujet va venir devant le Conseil de Juillet mais je pense qu'il vous appartiendra en assemblée générale en septembre de décider de l'avenir de notre flotte.

Le point faible de l'EH est le nombre de pilotes qui l'utilisent, une dizaine. Pour qu'il reste au club il faut une quarantaine d'adhérents décidés à le faire voler pour atteindre les 400 heures mini par an. Les autres quadriplaces sont partagés par près de 70 pilotes. Chaque machine doit apporter une vraie contribution au besoin de tous.

Bons vols à tous en sécurité.

Patrick BOURCHET

Président

Le Conseil d'Administration

élu par l'AG du 9 avril 2011 :

Président :

Patrick BOURCHET

Secrétaire Général :

Daniel De TAUZIA

Trésorier :

Bernard LEVASSEUR

Trésorière Adjointe :

Françoise BERTRAND

Administrateurs :

Robert FARGIER

Xavier FARJON

Alain FAURE

Philippe LAURENT

Jean-Pierre LUTAUD

Daniel MAITREROBERT (ANEG)

Stéphanie NAUDAN

Valérie PINCE

Serge ROBERT

Georges ROUZIERS

Fred SARKISSIAN

Gérard VINCENT

Bureau Exécutif :

Patrick BOURCHET, Président

Daniel De TAUZIA, Secrétaire Général

Bernard LEVASSEUR, Trésorerie

Françoise BERTRAND, Trésorerie

Gérard VINCENT, Flotte Mécanique

Valérie PINCE, Animation

Robert FARGIER, Informatique Communication

Chef Pilote :

Arnaud ROSTAIN

Conseiller Sécurité :

Patrick ELKAN



Voyages...voyages...
Les Baléares : Majorque
Photo Gisèle LALLEMENT

Dans ce numéro :

Administration
L'AG du 9 avril p.3

Voyages :
Friedrichshafen Aéro 2011 p.4
Salerno (Italie) p.5

Sécurité :
Deux phases de vol importantes p.7

Formation
BIA p.8
Stages p.9

Infos Club
Entretien club, Sorties, Nouvelles... p.10

CONTACT !

Directeur de la publication :
Patrick BOURCHET

Rédaction—Mise en page :
Yves DESPAS

Ont collaboré à ce numéro :
Robert FARGIER, Françoise BERTRAND,
Patrick BOURCHET, Gérard VINCENT, Jean
LECUYOT, Daniel De TAUZIA, Valérie PINCE
Patrick ELKAN, Alain FAURE, Stéphanie
NAUDAN, Jean-Jacques EYSSERIC

Edition :
COREP Aix-en-Provence
©Aéro Club Aix Marseille

L'Assemblée Générale est un moment privilégié dans l'année pour faire le point sur notre activité et s'interroger sur notre avenir et celui de notre activité.

Cette année, notre assemblée s'est réunie le 9 avril au Club House, avec une représentation de 116 adhérents sur 265 inscrits. Voici que nous pouvons en retenir.

Sur 2010 :

Une activité plus faible qu'en 2009, pour cause de météo et de conjoncture économique défavorable,

Un maintien d'une situation financière saine qui permet d'envisager une évolution de la flotte dans les mois et années à venir,

La poursuite des actions visant à la sécurité dans le Club, avec la mise en place d'un Chef Pilote, la poursuite des stages de perfectionnement et des actions de sensibilisation des pilotes, notamment sur la mise à jour de leurs licences et qualifications,

Des activités événementielles toujours aussi populaires, comme les ICARES, la soirée CHATAIGNES, les pots mensuels etc.

L'année 2010 a permis de dégager un léger excédent qui vient alimenter nos possibilités en termes d'évolution de la flotte. Une réflexion est menée en 2011 dans le club, notamment pour faire évoluer nos avions écoles, qui devraient voir les premières actions concrètes en 2012.

L'AG a également voté la modification du règlement intérieur, pour tenir compte :

de l'activité du chef pilote sous la responsabilité du Président,

d'une volonté de demander aux adhérents en for-

mation d'honorer leurs rendez-vous avec les instructeurs, d'une précision sur les vols en double commande exempté du paiement de l'instructeur

et d'un rappel sur le fonctionnement des vols à frais partagés devant s'effectuer sans aucune publicité d'aucune sorte, notamment sur Internet.

L'année 2011, quant à elle, devrait être marquée par :

Une évolution en cours de nos outils informatiques, notamment la gestion des vols et le système de réservation

Une décision sur le sort du PIPER PA28 Thielert qui a été mis en vente, mais dont le contexte financier et technique est en cours de changement. (cf édito)

Une augmentation des prix de l'heure de vol, nécessaire pour prendre en compte les augmentations du prix de l'essence et de la maintenance.

La poursuite de la politique sécurité par la mise en œuvre d'un plan d'action tiré de l'audit AERODIAGNOSTIC et de celle d'une politique jeune volontariste.

L'AG s'est terminée par l'élection de huit conseillers, dont deux nouveaux venus pour renforcer l'équipe décimée par une vague de départ souvent dues aux contraintes professionnelles.

Il est envisageable que l'année 2011 nécessite des décisions qui feront de nouveau appel à la sagacité de ses membres.

Robert FARGIER

Les nouveaux membres du C.A.

Stéphanie NAUDAN

Apprendre à piloter était un rêve depuis l'enfance.

Après un baptême en vol à voile à 14 ans, j'ai attendu de finir mes études et d'obtenir mon indépendance pour commencer ma formation.

Je suis actuellement élève-pilote et j'espère être utile au club en intervenant au conseil d'administration.

Stéphanie NAUDAN



Alain FAURE



Cela se passe en 1991 au ski à Tignes

Ce jour là sur la piste la visibilité est très mauvaise. Un de mes amis lance soudain: « Si au moins on pouvait avoir une radiale VOR! »

Etant alors étranger à ce langage, je lui demande quel est-ce guidage magique inconnu du peuple des montagnes. Il m'apprend qu'il finit une formation de pilote privé dans un club d'Aix et m'invite à faire un vol avec lui dès l'obtention de sa licence.

Ce dont j'avais toujours rêvé se présentait à moi.

Je suis revenu émerveillé de ce premier vol et depuis ce jour je ne suis jamais redescendu de l'Avion.

A mon tour, en Mars 1991, j'étais élève pilote à l'AC Provence Aviation.

En 1995, pour la facilité du vol de nuit, je rejoins l'AC Marseille Provence qui était alors un vrai club formé de grands voyageurs.

Les années passent, les clubs évoluent....

Arrivant à une certaine expérience et pour me remettre en question je décide à l'automne 2010 de revenir sur la plateforme d'Aix et d'adhérer à l'ACAM.

Je m'y suis senti tout de suite entouré et c'est tout naturellement que désirant apporter ma contribution active j'ai posé ma candidature à un poste d'administrateur.

Merci à tous ceux qui m'ont fait confiance et que l'aviation passion continue encore longtemps.

Alain FAURE.

Après notre visite à Blois, au rassemblement ULM de septembre 2010, Gérard Vincent, Bernard Levasseur et moi étions convaincus que l'avenir de notre flotte de biplaces école se trouvait dans les avions issus des ULM perfectionnés que des coûts d'exploitation réduits permettraient de financer sans grand apport extérieur.

Après avoir sélectionné à priori, en bureau, une dizaine de modèles équipés surtout de moteurs Rotax, nous avons entamé une étude plus approfondie.

L'"Aéro 2011" de Friedrichshafen présentait donc un grand intérêt pour avancer dans notre connaissance de ces nouvelles machines.

C'est ainsi que le mercredi 13 avril, à 9h17, Gérard, Bernard et moi décollions d'Aix pour 3h20 de vol à destination de Constance, petit aérodrome en herbe plus sympa que Friedrichshafen où certains d'entre nous s'étaient vus refoulés il y a deux ans! Le choix de ce terrain court, en herbe bien grasse après quelques jours de pluie, nous limite par contre à trois occupants dans le F-GULL pour être surs de redécoller !

Une directe sur « Le Versoud », puis vallée de Chamonix, Mont Blanc, et le « Furkapass », col le plus haut du trajet (7976ft) qui sépare le Rhône du Rhin, avec juste quelques nuages accrochant les cimes environnantes ! Bernard mitraille avec son nouveau reflex.



Et là, changement de décor : la vallée que nous devons emprunter pour redescendre dans la plaine est couverte d'une couche à priori bien soudée laissant le passage du col mais dont la hauteur par rapport au fond de vallée est difficile à estimer. Après avoir envisagé un demi-tour, nous demandons à Zurich-info la météo à Chur, ville qui termine cette vallée : réponse : « it's open » ! Forts de cette nouvelle, mais surtout du fait que la largeur de la vallée (vallée glaciaire en U) et notre autonomie nous permettront de faire demi-tour au cas où, nous décidons finalement de passer sous la couche. Vingt minutes plus tard, nous atteignons Chur toujours en conditions VFR et continuons notre route jusqu'au lac de Constance que nous longeons pour atterrir à EDTZ à 13h45 après 3h30 de vol.

Accueil sympathique sur cet aérodrome où nous ne sommes que deux appareils! La météo a empêché de nombreux avions attendus du nord de l'Allemagne de parvenir



à « Konstanz » ! (Pour ceux qui voudraient y aller les prochaines années, il faut une PPR pour stationner, ne l'oubliez pas !)

Taxi, dépôt des bagages à l'hôtel IBIS de Constance, traversée du lac en « catamaran » et navette gratuite qui nous mène à l'Expo.

Début de visite et repérage des stands intéressants, y compris Thielert !

Notre retour étant prévu le lendemain après-midi, nous nous intéressons à la météo qui ne nous paraît pas brillante. Elle semble s'améliorer le vendredi, ce que nous avons déjà constaté avant de partir sur le site du « 21th squadron ». Après avoir affiné cette météo grâce à notre « météorologiste » à distance Robert Fargier... et son Iphone, nous décidons de rentrer vendredi dans la matinée.

Le jeudi est donc consacré à un approfondissement des caractéristiques des avions sélectionnés pour finalement constater, après moult discussions, qu'en fait seuls quatre modèles parmi les dix sont réellement certifiés « avion », (VLA), mais que les autres sont tous des LSA avec un Permit To Fly, très restrictif pour un aéroclub, et surtout très aléatoire concernant la législation européenne à venir, prévue finalement pas avant 2014 ! Exit donc les Dynamic, Flight Design, Sportcruiser, et même Skycatcher (Cessna). Notre choix se résume donc au DA 20 (Diamond), à l'Aquila, au Lionceau (Issoire Aviation), et au Tecnam P2002JF *. Et évidemment, comme ils sont certifiés, ils sont plus chers !...Nous en reparlerons un peu plus tard !...car finalement, rien n'est simple !

Nous en profitons pour organiser une visite de l'usine Tecnam, située à Capoue, au nord de Salerne où nous avons prévu de nous rendre en mai, Gérard, Philippe Laurent, et moi. Le stand de Tecnam, par sa taille et son organisation, donne une impression de grand professionnalisme industriel. Pas du tout le cas chez Diamond où, malgré notre patience et notre ténacité, il n'a pas été possible de recueillir des informations fiables!...L'Aquila est présent et montre une excellente finition. Le commercial insiste d'ailleurs sur ce point et sur la place disponible dans le cockpit, à l'opposé du DA20 où, paraît-il, les épaules touchent la verrière! Par contre, Aquila ne produit qu'un seul modèle d'avion et la surface de la société paraît assez faible.

Quant à Centurion (Thielert), après une très longue discussion, il ressort que nous n'avons vraiment pas eu de chance, car le moteur 2 litres actuel à 137ch est considéré par la FAA comme deux fois et demi plus sûr statistiquement qu'un Lycoming ou un Continental aux US ! Ce qui, ajouté à l'utilisation du kérosène moins cher que la 100LL, justifie le prix élevé de remplacement de ce moteur qui correspond d'ailleurs à la réalité du coût de revient actuel pour Centurion!...Il paraît que sur le prix que nous avons payé à l'époque de la motorisation de l'EH, Thielert perdait systématiquement 15 000€ par moteur vendu! Après tous ces arguments, et les excuses répétées du responsable, nous avons abandonné la partie !

Journée bien remplie en discussions et découverte de nombreux avions LSA, tant aile haute qu'aile basse. Par contre, ni Piper, ni Cessna, ne brillent par leur présence: le marché européen ne semble plus les intéresser.

Retour à Constance où nous préparons notre vol du len-

demain. Décision prise : nous ferons le trajet via Bâle, avec escale pour refueiler à Dôle et décoller léger de Constance où le terrain nous était apparu vraiment très lourd (GULL difficile à déplacer à la main à trois!).

Vendredi matin, soleil radieux et ciel dégagé...l'inverse de la veille. Après une ultime vérification météo à la tour et dépôt du plan de vol, mise en route et décollage d'EDTZ pour Dole que nous atteindrons 10 mn plus tôt que prévu grâce à un vent dans le dos de plus de 30 kt ! Refueling et taxe, puis redémarrage pour Aix avec une excellente météo, via « LTP », la vallée du Rhône, et Orange qui désactivait ses zones à notre arrivée !...jusqu'à Aix où la pluie nous a accueillis pour l'atterrissage et le plein!

En conclusion, un excellent voyage qui nous aura permis d'avancer dans les projets de modernisation de notre flotte.

Daniel DE TAUZIA

* Ndlr : le Tecnam P2008 à ailes hautes, est également en cours de certification VLA.

Photos B.Levasseur, Daniel De Tautzia, G Vincent



Italie : Salerne, Naples, Capoue

Daniel, Philippe, et moi, avons décidé, en mai 2010, ce voyage au sud de l'Italie. La météo ne l'a pas permis en 2010. Cette fois les dieux du vent et de la pluie sont avec nous. L'objectif est double : Pompéi, Herculaneum, et l'usine de Tecnam à Capoue.

Plan de vol déposé sur Olivia et sur nos G PS, nous nous retrouvons le mardi 10 mai à 8 h à l'ACAM.

Décollage du FGULL à 9 heures, Philippe nous pilote vers Bastia : beau temps, vent faible, visibilité parfaite. SPT, Merlu, MC, NW de Bastia, pour un atterrissage à 11 heures, en 34, à Bastia Poretta.

L'idée étant de faire le plein en France, l'essence étant moins chère qu'en Italie : 2,20 €/litre.

taxe Bastia : raisonnables : 22,65 €, sandwiches rapides puis Daniel décolle vers Salerne, en passant par deux îles : Pianosa, Giglio, VOR Ponza, Capri, VOR Sorento.

FIR Roma 15 minutes après décollage, Roma info : 125,75. Contact difficile, non pas dû à l'incompréhension du « saxon aéronautique » mais plutôt à la très mauvaise qualité de l'émetteur de Rome. Dès que le contrôleur commence à parler, la porteuze siffle très fort et couvre la voie du contrôleur.

Un code transpondeur, saisi à grand peine, puis j'annonce le passage sur le point prévu et le point suivant avec un estimé sur ce point. La paix revient.

Toujours très beau temps, passage avec Naples où les conditions d'écoute redeviennent normales. Survol de Capri, Salerne approche et je m'annonce en italien, réponse en saxon, je repasse à l'anglais.

Daniel doit effectuer un 360 pour attendre le décollage d'un avion en 23, puis il se pose en 05. Parking, cale,

mise sous bâche du LL, et Daniel confirme par téléphone à l'hôtel Olimpico situé sur le bord de mer, notre arrivée. Un gros 4X4 vient nous chercher, dépose des bagages et nous repartons avec notre chauffeur vers Salerne pour louer une voiture.

Munis de notre puissante conduite intérieure (Fiat panda) nous partons vers Amalfi, sur la côte éponyme. Route étroite très tournante avec vue sur mer magnifique. A Amalfi, parking payant de zéro à 24 heures, la ville est bâtie sur une très forte pente, et en partie creusée dans le rocher.

Grande réunion politique en place centrale, nous passons et trouvons un restaurant semi-troglodyte.



Mercredi matin, départ en voiture vers Naples, pour visiter Herculaneum (Ercolano), et Pompéi.

Herculaneum d'abord, entrée gratuite compte tenu de nos âges avancés, et nous avons la chance de trouver une guide parlant un français parfait. (pas gratuite, elle, mais charmante)

Historique de la catastrophe due au déluge de boue et de lave craché par le Vésuve. Visite détaillée des maisons patriciennes : mosaïques, système de chauffage par le plancher. On voit encore les morceaux de poutres calcinées ayant supporté le plancher du premier étage.

Détails sur la façon de se nourrir à cette époque, en achetant dans les « Thermopolium », magasins où l'on vendait de la nourriture



chaude, les cuisines n'existant que chez les riches familles ! Mac'do n'a rien inventé ! Déjeuner au bord de l'eau à » Tore del Greco « dans un restaurant de poissons : Anti pasti de mer et loup grillé .

Un peu de route et nous voilà à Pompéi, le site, en surface, fait plus de 10 fois la surface d'Herculaneum. Sans guide, cette fois, nous arpentons les rues, écoutant la lecture par Daniel des explications du guide « vert », en papier celui-là !



Maisons, théâtre, stade, maisons des gladiateurs, détails des canalisations en acier pour amener l'eau, et évidemment, le fameux « Lupanar » !

Jeudi, journée touristique- industrielle. Une heure de voiture pour arriver à Capoue. Le G PS terrestre nous amène sur un chemin de terre et enfin à l'usine Tecnam, sur l'aérodrome militaire de Capoue.

Luciano Russo est notre contact. Café et début de visite. Premier choc : le hall d'assemblage : 100 avions monoplaces, 92 à ailes basses et 2002 à ailes hautes, sont en cours de montage, pour tous les pays : USA, la Russie, l'Afrique du Sud, l'Italie, France etc. etc....

Tout est clair, propre, bien rangé, pas un papier par terre. Nous poursuivons par l'assemblage des bimoteurs, 30 avions en cours.

Fabrication de pièces détachées acier et aluminium, presse de découpe, de pliages, d'emboutissage. Toutes les machines sont italiennes.

De cette visite se dégage une forte impression de professionnalisme : on peut avoir confiance en Tecnam, ses méthodes et ses ingénieurs.

12 h 30, pas possible de passer à Capoue, sans aller y faire un tour. Promenade dans la ville, puis déjeuner avec comme délices de Capoue, des « Stringhozzi con funghi porcini » : pâtes fraîches aux cèpes : peut-être pas les délices qui ont fait fondre Hannibal, mais excellent !

Une petite heure de voiture pour rentrer à Salerne, et prendre le train pour Naples comme on nous l'a conseillé

par deux fois.

Nous nous promenons à partir de la gare dans le « Centro storico ». Deux rues d'un km de long, parallèles, avec perpendiculaires à ces « avenues » des ruelles dans lesquelles, en écartant bien les bras on touche des deux côtés.

L'église où l'on peut voir une peinture du Caravage est malheureusement fermée.

Retour à Salerne où nous déposons le plan de vol par internet, pour Propriano, pour le lendemain.

Vendredi matin à l'aéroport « Salerno Pontecagnano », formalités rapides, taxe très correcte : 28 € pour le séjour, mais essence à 2,97 € par litre.

Contact avec la tour qui n'a pas reçu notre « Piano di volo » (Olivia, la veille).

Dépose du plan à la tour, et je peux décoller à 9 heures. Sorrento, Capri, Ponza, et nous voilà en route vers Batox. Contact avec Olbia qui nous fait zigzaguer pour éviter la LI(D)-67 active (Libye oblige !) et la LI(P)-17. Posé à Propriano peu avant midi, problème : pas d'essence (depuis octobre 2010).

Notams Notams !!!

Excellent déjeuner léger et départ vers Calvi : golf d'Ajaccio, de Sagone, de Porto, avec une eau bleue superbe. Atterrissage à Calvi, plein avec Esso (2,29 € / litre), un peu long, mais visiblement, pas le feu au lac.

Philippe décolle en 36, beau temps, vent faible tout va bien jusqu'à Saint-Tropez. Là, nous voyons à droite une très forte nébulosité avec des CB vers Cannes et Nice.

Au niveau 65, au loin devant nous, une barre de nuages un peu turgescente.

A Cuers, passage sous la barre de nuages. La visi s'améliore et nous arrivons dans la plaine de l'Arc, AE, posé en 15, ici il fait très beau.

Beau voyage, hôtel Olimpico à Salerne parfait (Daniel avait négocié une annulation sans frais jusqu'à notre départ d'Aix à 9h) beau temps, nos photos pour plus de détails.

Gérard VINCENT

Photos G.vincent, D.De Tauzia, P.Laurent

Usine Tecnam, hall de montage, photo Tecnam



La montée initiale

Les phases de vol les plus critiques pour un avion sont celles où l'appareil se trouve à proximité du sol. C'est pourquoi la montée initiale, juste après le décollage, demande attention et rigueur dans son exécution.

Lorsque l'avion a atteint la vitesse de rotation V_r (vitesse d'action sur le manche en vue de faire décoller l'avion) l'objectif est d'accélérer vers la vitesse de montée initiale, qui doit être atteinte à 15m ou 50 ft du sol.

A quoi correspond cette vitesse ?

Le but est de s'écarter du sol et des obstacles le plus rapidement possible. Il y a donc lieu d'adopter une vitesse qui nous permet d'atteindre une hauteur suffisante en parcourant la distance la plus courte.

Cette vitesse est : **la vitesse de pente max** dans la configuration de décollage.

Exemples des vitesses de montée initiale et de pente max volets position décollage :

- Les DR 400 (120 ou 180 CV) : 130 km/h ou 70 kt
- Les PA 28 (EH et BD) : 63 kt
- Le C172 : 62 kt
- Le C150 (NN) : 61 kt
- Le C152 (QF) : cas particulier, par choix du constructeur, compte tenu des assiettes importantes à faible vitesse, la montée initiale est à 65 kt pour une pente max à 60 kt volets rentrés.

Jusqu'à quelle hauteur doit-on maintenir cette vitesse ?

Jusqu'à une hauteur qui nous permet de passer au-dessus des obstacles avec une marge suffisante : c'est **l'altitude de sécurité au décollage**.

Remarque : si il n'y a pas d'obstacle, nous maintiendrons cette configuration jusqu'à un minimum de 300 ft au-dessus du sol. Exemple à Aix 700 ft.

Que fait-on après ?

Une fois cette altitude atteinte, nous pourrions accélérer vers la vitesse de montée optimale définie par le constructeur.

La procédure consiste donc à diminuer légèrement l'assiette afin d'accélérer, de vérifier cette augmentation de vitesse sur l'anémomètre, et de rentrer les volets.

L'approche

Un bon atterrissage est précédé d'une bonne approche.

Un atterrissage est une remise de gaz ratée.

Qu'est-ce qu'une bonne approche ?

C'est une approche stabilisée.

Qu'est-ce qu'une approche stabilisée ?

C'est une approche qui réunit **tous** les critères suivant :

- **Le plan d'approche** est respecté, en général 3° soit 5%.
- La **vitesse** sur ce plan est la vitesse d'approche choisie et elle est stable.
- Le **régime moteur** est adapté à cette vitesse.
- L'avion est dans la **configuration d'atterrissage**.
- La **procédure (Check list)** avant atterrissage a été effectuée.
- L'**autorisation** d'atterrissage est obtenue (ou message radio en auto info).

Quelle est la hauteur minimum de la stabilisation ?

A **300 ft du sol** les critères de stabilisation doivent être réunis.

Sinon c'est : "remise de gaz".

Remarque : Lorsque qu'un avion descend sur un plan de 5% la V_z est égale à la vitesse sol en noeud multipliée par 5 (ou $x10/2$).

Exemple : $V_{sol} = 60kt$ la V_z est $60 \times 5 = 300$ ft/min ou $60 \times 10/2 = 300$ ft/min.

En résumé sur nos avions, à nos vitesses, en fonction du vent de la région, le vario doit se situer en moyenne autour de 200 à 400 ft/min. Si ce n'est pas le cas, ou le plan, ou la vitesse sont incorrects.

Je vous rappelle que ma fonction, de conseiller de sécurité, au sein de l'ACAM est d'améliorer la sécurité des vols, que les contacts avec les membres du club sont strictement confidentiels et n'ont, en aucun cas, pour but de juger. En revanche, les témoignages que je peux recueillir doivent servir à tous et ce d'une façon totalement anonyme.

J'attends vos expériences, les difficultés que vous avez rencontrées, celles dont vous êtes sortis avec brio, et les autres.

Merci d'avance, bons vols à tous.

Vol bien préparé = sécurité = vol serein = plaisir (c'est le but)

Patrick ELKAN
Conseiller Sécurité

Espaces aériens Nîmes

ATTENTION : à compter du 30 juin 2011, modifications importantes des espaces aériens dans la région de NIMES.

L'aérodrome de NIMES GARON, LFTW devient civil à cette date.

En cas d'activité d'ISTRES, il y a peu de changement au-dessus de 2500 ft. Au-dessous, les espaces de classe G s'agrandissent, la CTR de Nîmes devenant plus petite. Les fréquences et les transits VFR sont adaptés. consulter le SUP AIP 077/11

La carte delta du Rhône 1/250 000 à jour au 30 juin 2011 est disponible.

Merci de consulter NOTAM et cartes VAC officielles avant vos vols.

Dans l'hiver quelques évolutions des **codes météo** ont eu lieu.

J'attire votre attention sur les 2 sommets de montagne que l'on trouve sur la temsi : obscurcissement des montagnes (en gros : relief accroché).

Le serveur de Météo France - AEROWEB- donne toutes les explications nécessaires.

Vous pouvez aussi y voir les cartes Infrarouge et Visible des 3, 4 dernières heures.

A la rubrique « **Prévision VFR** » vous lirez une prévision écrite en clair (sans code) pour la journée et les 2 jours suivants sur une région, donc assez précise.

A l'ouverture du site Météo France vous trouvez la **carte Vigilance France**.

Voilà un an que je l'étudie avec quelques instructeurs. Il s'avère que **dès qu'un département est jaune, le VFR tranquille sera impossible pendant au moins une partie de la journée**. On constate ainsi qu'une journée jaune due au vent peut commencer avec un vent calme mais les 35/40Kt apparaîtront subitement en une heure en pleine après midi. Je conclurai en disant que le jaune doit nous inciter à une grande réflexion sur la météo avant de débiter notre vol associant un avis extérieur (l'instructeur présent au club). N'hésitez pas, surtout pour ceux qui habitent loin du club, à téléphoner au club, l'instructeur présent répondra toujours avec attention, d'autant plus qu'avec une météo pas bonne il est plus souvent par terre qu'en l'air.

Patrick BOURCHET

Formation

Brevet d'Initiation Aéronautique

En visite chez Eurocopter

A l'occasion de la semaine de l'industrie, Eurocopter a ouvert ses portes aux collégiens et lycéens préparant le Brevet d'Initiation Aéronautique. Parmi une vingtaine d'établissements de l'académie formant au BIA, (voir encadré) une vingtaine d'élèves passionnés du lycée Vauvenargues (Aix), candidats à ce brevet, ont ainsi pu découvrir la chaîne de montage de l'Ecureuil à Marignane et les appareils au décollage.

Après les formalités de sécurité industrielle, sur le chemin du hangar abritant cette chaîne, quel étonnement de voir un hélico prendre une longue douche afin de tester son étanchéité. Arrivés sur les lieux, les élèves ont pu suivre toutes les étapes de la construction : le rivetage des tôles dans un local insonorisé, l'assemblage de la cellule pour partie en composite, le montage des équipements, des instruments de vol, de la turbine et des mécaniques, les essais au sol..., autant d'opérations qui témoignent de la haute technicité et du savoir faire des compagnons d'Eurocopter.

Si ses qualités aéronautiques exceptionnelles font de l'Ecureuil un des meilleurs de sa catégorie, une des raisons de son succès réside dans les possibilités de personnalisation de l'appareil pour chaque client.

Cette visite procure aux jeunes et aux enseignants, un contact direct avec un milieu aéronautique professionnel ; C'est aussi une occasion privilégiée d'illustrer les cours théoriques suivis par les élèves.

En fin d'assemblage les hélicos partent pour des vols d'essai ou de réception par les clients. Sur le tarmac quelques exemplaires du NH90, du Super Puma, et autres Ecureuils civils ou militaires sont en préparation pour une pesée ou un plein de carburant. Les élèves ont eu la chance d'assister au décollage et au vol stationnaire de quelques uns d'entre eux.

En arrière plan un canadien atterrissait sur la piste de Marignane suivi d'un A320 de la compagnie Lufthansa alors que l'on pouvait suivre les dérives de deux airbus d'Air France qui roulaient sur le taxiway pour rejoindre le seuil de piste. Avec élégance et précision un hélico revint se poser sur la croix d'où il était parti.

Mais un coup d'œil à la montre nous ramène brutalement dans le monde réel que nous avions un peu quitté et c'est avec regret qu'il a fallu nous diriger vers le car pour rentrer au lycée après avoir remercié nos hôtes pour cette matinée qu'ils nous ont consacrée.

Jean LECUYOT
Responsable BIA



Visite à Eurocopter

Vol d'initiation



La promotion Youri Gagarine



B.I.A 2011 Promotion Youri Gagarine

Il régnait une grande effervescence ce samedi dans les locaux de l'Aéro-Club d'Aix Marseille (A.C.A.M.) situés sur l'aérodrome des Milles ; et pour cause ! les lauréats 2011 du Brevet d'Initiation Aéronautique (B.I.A voir encadré) de la promotion « Youri Gagarine » recevaient leur diplôme des mains de Mr Hugo Marée représentant l'E.S.A. (Européen Space Agency ou Agence Spatiale Européenne) marraine de la promo. En cette année 2011, année du cinquantième anniversaire du 1^{er} vol d'un homme dans l'espace, on ne pouvait rêver plus noble parrainage !

Les diplômés étaient accompagnés d'objets promotionnels tels que tee-shirts à l'effigie de l'ESA, stylos et quelques très beaux livres sur l'espace récompensant les meilleurs performances. La cérémonie s'est déroulée en présence de directeurs d'établissements scolaires, d'un représentant de la mairie d'Aix, d'un sénateur et de nombreux parents et amis venus féliciter les lauréats qui le méritaient grandement car il faut savoir que cette année encore le niveau du brevet était assez élevé. La réussite était quand même au rendez vous avec un taux de 89,7% (Taux académique 80,5%).

Toute l'assemblée a ensuite assisté avec beaucoup d'intérêt à la projection d'un court métrage sur l'ESA, ses domaines d'activités, de compétences, les professions présentes, les derniers accords passés avec la Russie. Youri Gagarine était présent tout au long de ce film ce qui a permis de mesurer l'étendue de l'évolution entre 1961 année de son 1^{er} vol -époque de lutte acharnée pour la conquête de l'espace entre les deux grandes puissances russes et américaines et la période actuelle qui a vu la mise en orbite d'une station spatiale internationale, alimentée par des engins russes qui seront lancés de Kourou, composée d'éléments fabriqués par différents pays et habitée par des équipages internationaux ! De quoi méditer !

Il est prévu des vols d'initiation (moteur et planeur) qui avec le retour d'une météo clémente vont pouvoir se poursuivre et permettront aux élèves de se mesurer à la troisième dimension. Ce qui est sûr -certains le regretteront peut être, d'autres s'en féliciteront- c'est que ces vols ne se dérouleront que dans la proche banlieue de la terre...

Jean LECUYOT

Stages

Stage de perfectionnement



Atterrissage à Aspres sur Buech
Photo Laurent Lhomme

Ces stages qui sont une vraie occasion pour les pilotes brevetés d'améliorer sensiblement leur niveau de compétence, se poursuivent. Durée d'une ou deux journées.

Inscrivez-vous avec l'instructeur de votre choix sur les affiches du Club.

Vous pouvez également contacter votre instructeur référent pour choisir votre date.

Je me suis inscrit en avril pour une journée de perfectionnement avec Pierre PETRON comme instructeur.

9 h au Club. Je fais connaissance avec Laurent, pilote, comme moi depuis un peu plus de 10 ans, et adhérent à l'ACAM depuis peu. Nous avons de la chance, pour cette journée de perfectionnement, il fait très beau, avec un peu de vent mais assez variable comme souvent quand il vient du sud.

Briefing, Pierre nous rappelle quelques notions importantes notamment sur les décrochages, vitales même, car nous allons surtout travailler des atterrissages et décollages courts, des simulations de panne et des interruptions volontaires de vol (IVV). C'est Laurent qui commence, avec F-GULL, direction St. Martin du Castillon. Petit terrain privé très sympathique au nord du Luberon, mais où les arbres en bouts de piste ne sont jamais très loin ! J'en repars vers Serres la Batie, autre terrain particulier dont l'extrémité sud de la piste arrive pratiquement au pied d'une grande

colline ! Après déjeuner, nous poursuivons vers Aspres sur Buech. 3 terrains, à l'aller comme au retour, en changeant de pilote à chaque fois et naturellement avec à chaque étape ou en chemin des exercices notamment de panne et IVV dans un environnement exigeant une grande vigilance et de la précision dans le pilotage (relief, vent, obstacles, pistes courtes...). Nous rentrons d'ailleurs à Aix un peu fatigués, mais personnellement ravi de cette journée.

Que m'a apporté ce stage ?

D'abord le plaisir d'une belle et sympathique journée aéronautique, avec la découverte de terrains normalement inaccessibles au pilote ordinaire.

Mais surtout, une meilleure connaissance de l'avion lorsqu'on approche des limites basses du domaine de vol. Et avec une conscience claire de mes propres limites j'en retire finalement une plus grande confiance.

Yves DESPAS

Stages voltige organisés par le CRA PACA

Le CRA PACA organise deux stages de voltige cet été :

Stage 1 : Semaine 29 **du lundi 18/07/2011 - 09h00 au vendredi 22/07/2011 18h00**

6 stagiaires de plus de 18 ans

Stage 2 : Semaine 30 **du lundi 25/07/2011 - 09h00 au vendredi 29 juillet fin de journée -**

4 stagiaires de plus de 18 ans

Lieu: Avignon au sein de l'aéroclub Vauclusien.

Contenu:

Vrille, positions inusuelles, mise dos sortie dos, initiation à la boucle, initiation au tonneau...

Coût:

Avion: 195€ de l'heure de vol essence comprise

Instructeur: 30€ de l'heure

Soit 225 € de l'heure soit pour les 5 heures du stage : 1 125€. Sur cette somme le CRA PACA prendra en charge 250€. Ce qui ramène le stage à 875€

Hébergement:

Possibilité au sein de l'Aéroclub Vauclusien: 15€ la nuit.

Chambres de 3 à 4 lits, mais des chambres individuelles sont envisageables (le club dispose de 6 chambres).

Repas:

Diverses possibilités à proximité A midi, le restaurant du club fera 20% de réduction sur la note.

Infos Club

Journée entretien. L'ACAM propre !!!

Notre aéroclub et nos avions ont besoin d'un entretien régulier, comme chez vous, votre habitation ou votre voiture !

2 fois par an nous programmons « la journée entretien », nettoyer, ranger, jardiner, trier.....

Quand vous avez franchi la porte de l'ACAM pour vous inscrire, vous avez lu et accepté le règlement intérieur, et aussi réfléchi au fait de s'inscrire dans un **Club associatif** à but non lucratif, où chaque action est assurée par du bénévolat, (mis à part le secrétariat et le chef pilote) ce qui permet de voler à moindre coût et, dans un esprit de partage et de convivialité.

Les conseillers administratifs dévoués au bon fonctionnement de l'association ne peuvent pas tout assumer! Car ils sont comme vous, en premier lieu pilotes, et, soit en activité ou occupés par leur vie hors de l'aéroclub, et les moindres tâches qui s'accumulent deviennent vite difficiles à gérer et surtout coûteuses si nous devons sous-traiter certains travaux.

Lors de la dernière journée entretien le 28 mai 2011, 15 personnes étaient présentes dont 10 membres du CA!

Où sont passés les 280 adhérents ?

Si il vous est si difficile de vous libérer juste 2 à 3 h, la première des tâches, la plus accessible à tous est : après chaque vol, de nettoyer votre avion, de vérifier le matériel indispensable dans la caisse de soute et de protéger les bouts d'ailes afin d'éviter des coups qui immobilisent l'avion et engendrent des frais supplémentaires. **Cela ne prend que quelques minutes !!!!!**

De même, arrivé au bar du club pensez à nettoyer votre tasse ou votre verre (Cathy est secrétaire, elle n'est pas là pour faire la vaisselle !!)

C'EST LE MINIMUM DE RESPECT QUE L'ON SE DOIT ENTRE MEMBRES DE NOTRE BELLE ASSOCIATION ...

Bons vols à tous ...

Valérie PINCÉ



Coup de jeune...

Le Club a entrepris des travaux de peinture pour rendre plus attrayant notre accueil et la convivialité de nos réunions et événements.

Ils devraient prochainement se terminer. Merci de pardonner la gêne occasionnée.

Nous espérons que la nouvelle décoration sera à votre goût.

A noter que ces travaux ont été également l'occasion d'offrir un travail temporaire d'été pour un de nos jeunes du Club .

Le jour le plus Corse, 18 - 19 juin

C'est après quelques problèmes de météo (pour ceux partis le samedi) que 17 pinsutis ont pu rejoindre enfin la Corse. Certains à Calvi, d'autres à Ajaccio, pour enfin, terminer tous, à Propiano. Reçus très sympathiquement par notre contrôleur, « Jean Pierre », nous nous sommes retrouvés devant un repas des plus Corse : Charcuteries corses, Magrets, Tendres de veau à la crème, vins corses, le tout préparé par deux gérants très accueillants « Pierre et Joëlle » que nous remercions aussi pour leur accueil.

La journée s'est terminée à la plage, avec une eau à 22°, puis, retour sur le continent malgré un mistral déclaré qui ne nous a pas gêné.

Merci aux organisateurs, entre autre « Valérie Pincé » et son Gugull, qui s'est démenée pour toutes les réservations, rendez-vous et la préparation de ce séjour.

Les cinq avions étaient de retour le dimanche vers 21 heures.

Jean Jacques EYSSERIC



La plage de Propiano
vue d'en haut...
...vue d'en bas

A table...
photos Y.Despas, J.J.Eysseric



Vol de nuit : Nuit des feux d'artifice du 14 juillet

Une nuit magique au départ d'Aix pour Saint-Tropez, puis une traversée vers Perpignan en suivant la côte. Retour au petit matin.

Prévoir 6 heures de vol par avion environ.

AVIONS : BD et AS **Inscriptions au Club.**

Tour Aérien des Jeunes Pilotes. Fly-in Issoire

Le TAJP aura lieu entre les 18 et 30 juillet 2011 pour 41 jeunes pilotes.

Cette année l'ACAM sera représenté par Stephan AVAKIAN de l'ANEG.

Félicitations Stéphan pour ta sélection et nous te souhaitons bons vols et bonne chance !

Le tour part de Toulouse le lundi 18 juillet 2011 et prévoit un grand meeting aérien le dimanche 24 juillet 2011 à La-Roche-sur-Yon .

Il se termine par un **Fly-in à Issoire le samedi 30 juillet 2011.**

Pour le Fly-in : inscriptions au Club

Bravos... et... Bienvenue.

Elles ont obtenu le BB :

VANNIER	Amandine	04/06/2011	RTN
CHINCHOLE	Lucie	22/06/2011	ELK

Ils ont obtenu le PPL :

CHAVOTEL	Thierry	13/04/2011	PAT
BALLANGER	Franck	03/05/2011	GCA
MARTEL	Pascal	09/05/2011	FSA
BONNET	Thierry	23/06/2011	RTN

Il a renouvelé son PPL :

LATGE	Bastien	06/05/2011	FSA
-------	---------	------------	-----

Ils ont adhéré à l'ACAM :

ROUBIN	Jourdan	22/03/2011	élève pilote
URBANEK	Aurélien	29/04/2011	PPL
CECCALDI	Christian	26/05/2011	élève pilote
DERET	Sébastien	03/06/2011	PPL
TCHOUKAVOFF	Pierre	14/06/2011	PPL
ROMAN	Cyrille	15/06/2011	élève pilote
CHAMPALLE	Laurent	15/06/2011	PPL
BEAUFRERE	Aurélien	24/06/2011	élève pilote
BOISSEAU	Alain	25/06/2011	élève pilote

Nous sommes actuellement 289 adhérents

Félicitations à toutes et tous

Bienvenue à l'ACAM !

Avions	avril	mai	juin	Total	T. 2011
ACAM					
QF	50:12	39:51	33:47	123:40	228:35
RU	36:21	88:38	72:27	197:26	353:17
ZG	78:31	89:29	62:16	231:16	413:34
LL	65:25	60:46	44:52	171:03	264:09
EH	12:09	23:16	38:46	74:11	111:01
Total 1	242:38	302:00	252:08	796:46	1370:36
ANEG					
AS	46:27	74:27	66:38	187:32	286:37
BD	37:08	24:31	27:50	89:29	159:45
NN	45:42	33:09	18:47	97:38	189:56
Total 2	129:17	132:07	113:15	374:39	636:18
G Total	371:55	434:07	365:23	1171:25	2006:54

F-GULL

Il reçoit un moteur neuf début juillet. Attention au rodage!
Ne pas se tromper d'huile et le traiter avec douceur. Eviter les tours de pistes.

GPS pour F-GULL

Un GPS Garmin Aéra 500 est disponible pour F-GULL équipé d'un support fixe. Le demander au secrétariat et remplir le carnet de prêt.

F-GSRU

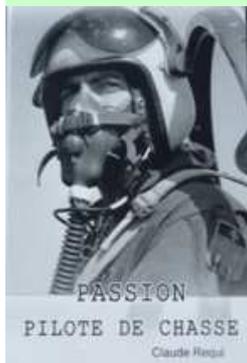
Il sera indisponible du 17 au 31 juillet pour cause de Tour Aérien des Jeunes Pilotes (Voir page 11).

Examens

PPL théorique : prochaines sessions :

Les Mercredis **17 août; 28 septembre; 23 novembre.**
Pour la session d'août s'inscrire avant le 28 juillet.

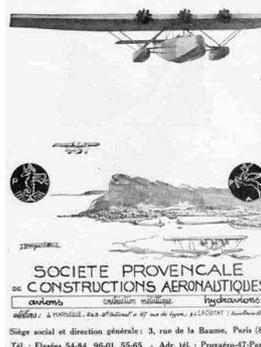
A lire, à voir, à faire...



LIVRE :

Passion Pilote de chasse

Livre de souvenirs de **Claude REQUI.**
(Voir article dans Contact N°66)
18 €. S'adresser directement à Claude
04 42 28 77 55
clauderequi@free.fr



EXPOSITION :

"Au temps où on construisait des avions à La Ciotat"

Musée Ciotaden : 1 Quai Ganteaume,
13600 La Ciotat
du 2 juillet au 18 septembre 2011
Tous les jours de 16 à 19 heures
sauf mardi
- Entrée libre et gratuite -

Site Web ACAM

De nouveaux documents ou des mises à jour sont disponibles sur le site Web de l'ACAM : règlement intérieur, consignes exploitation, livret d'accueil, masse et centrage des avions. <http://www.aeroclub-acam.org>
Menu « Membre », section « Documents ».

Les Rendez-vous du mois...

« Rencontre autour d'un verre »



Tous les **1^{ers} Vendredis du mois, à partir de 18h30.**

Participation aux frais.
Les familles sont les bienvenues.

- ◆ **Vendredi 1er juillet**
- ◆ **Vendredi 5 août**
- ◆ **Vendredi 2 septembre**

« Café-croissants »

Tous les deuxièmes dimanches du mois, un aéroclub de la région PACA. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :

Les prochains auront lieu :

- ◆ **10 juillet : Aéroclub de Plan de Dieu ORANGE PLAN DE DIEU**
- ◆ **14 août : à définir**
- ◆ **11 septembre : AC du Comtat-Venaissin CARPENTRAS**

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