

Contact !



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

Après l'étoile FFA autour d'Amboise, j'avais la tête dans les étoiles tant il est enivrant de décoller tous les matins accompagné d'une bande de copains venus de toute la France dont 8 acamiens.

Pendant les soirées, nous avons parlé de nos futurs avions, surtout de ces petits biplaces à moteur Rotax, performants et silencieux. Je ne sais pas quel est le bon modèle, mais je sais que c'est l'heure d'introduire dans notre flotte un avion-école de nouvelle génération. Notre démarche s'est poursuivie tout l'été avec l'essai du Diamond 20, du Tecnam 2002 et du PS28.

Bientôt un premier point sera fait. L'objectif est pour le printemps 2013.

2012 aura vu le retour du Piper Diesel qui, sans être triomphal est presque à la hauteur de l'objectif des 400 heures.

Malgré la « crise », le ciel ne nous est pas tombé sur la tête, le prix de l'essence est resté stable pour l'instant. Nos heures de vols réalisées pendant les neufs premiers mois sont à 5% au dessous de la prévision, mais nous pouvons encore inverser cette tendance sur le dernier trimestre.

Je ne peux rien vous dire sur nos dépenses de l'année, le passage de la comptabilité sur Aérogest ayant été bien plus compliqué que la simple formule « transfert de fichiers » ! Remercions les 5 bénévoles - Robert, Serge, Bernard, Françoise, et Gérard, qui n'ont pas compté leurs heures, ainsi que Cathy pour qui tout a changé.

Nous sommes toujours à la recherche des animations qui vous plaisent. En septembre nous avons fait chou blanc tant sur Minorque, que sur la Nuit Fédérale ou la sortie à Brioude. J'ai l'impression qu'à la rentrée vous ne pensez pas à la ballade.

Dans le même état d'esprit, vos instructeurs sonnent la reprise avec 17 présents sur 21 à la réunion de septembre. Ils vous attendent pour les stages de perfectionnement, etc. Je salue l'arrivée d'une instructrice à l'ACAM : Catherine Denis-Vandevelde, de profession contrôleur aérien au Contrôle en route d'Aix.

Sur le terrain nous avons définitivement dit adieu au restaurant du terrain puisque les locaux sont devenus les bureaux d'AEROZING, société née du rachat de SAAL AVIATION. J'en espère une petite dynamisation du terrain, nos jeunes y trouveront une école pour les qualifications professionnelles et les pilotes des grosses machines que le club ne peut s'offrir.

Par contre coté CCIMP nous restons sans information pour une évolution à moins de 5 ans.

Deux adhérents ont entendu l'appel du dernier édito en rejoignant le Conseil d'Administration pendant l'été : Charles Ogeda et Serge Juge Boulogne.

Comme quoi même l'édito à son importance dans la vie du club !

Bons vols à tous, en sécurité.

Patrick BOURCHET
Président

A propos de la photo de la « une »

Non ce n'est ni un mirage, ...ni un photo montage !

C'est bien notre bon vieux Piper F-GIEH qui vole en compagnie d'un « Mirage » (un vrai !)

La photo a été prise fin septembre au cours d'un exercice auquel Jean-Philippe BOMMIER, membre de l'ACAM, a participé en qualité d'officier de réserve, avec EH.

Nous le remercions pour cette photo, pour le moins inhabituelle !

A ce propos, je lance un appel à tous : je cherche de jolies photos « aéronautiques », en vol ou au sol, de préférence en format vertical pour la une de « Contact ». Cherchez dans vos archives, ou pensez-y lors de vos prochains vols. Merci d'avance. Y.D.



« Ceci n'est pas un mirage »
(voir en bas de page)

Photo Jean-Philippe Bommier

Dans ce numéro :

Gestion Club:
Charte environnement p.3
Réglementation européenne
Nouvel avion école

Sécurité :
Checks lists d'urgence p.4
Le Quiz

Activité FFA
Le Top Fly'In Tour p.4

Voyage
TdF de Lucie et Jean-Marc p.6

Pilotage
Vol de mise en garde p.8

Points remarquables :
La Loube p.9

Infos Club
Nouvelles, Formation... p.10

CONTACT !

Directeur de la publication :
Patrick BOURCHET

Rédaction—Mise en page —Infographie :
Yves DESPAS

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick BOURCHET, Françoise BERTRAND,
Robert FARGIER, Patrick ELKAN, Serge ROBERT,
Alain FAURE, Gérard CASSAN, Lucie et Jean-Marc CHICHOLE, Gilles BRIAND,
Catherine DENIS-VANDELDE, Stéphanie NAUDAN, Bastien LATGE

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

" La Charte de l'Environnement"

Rappel

Un code de bonne conduite pour l'environnement a été approuvé par le conseil d'administration de l'AéroClub d'Aix Marseille au mois de mars 2009 et signé avec les associations des riverains.

Afin de limiter l'impact sonore de notre activité nous vous demandons de vous conformer aux pratiques suivantes (Rappel) :

Tours de pistes

Pas de tours de piste avant 08h00 et de 10h00 à 16h00 les samedis, dimanches, et jours fériés avec des avions non équipés de silencieux

Si le trafic est important, éviter les tours de piste qui peuvent générer de l'attente.

Ne pas effectuer plus de 5 tours de piste consécutifs.

Départs / Arrivées

Décoller aux seuils de piste : Plus de sécurité, plus haut sur les habitations, moins de bruit.

Après un décollage 33 éviter la sortie AT : trop bas sur la colline d'Eguilles.

Après un décollage 15 pour un survol de Marseille Provence privilégier la trajectoire E - EA pour entrer dans la CTR Provence.

A l'arrivée ne pas dépasser 100 kt dans la CTR, passer les points d'entrées entre 2200 et 2500 ft à des puissances réduites.

Vols en local ou navigation

Choisir une altitude de croisière d'au moins 3000 ft QNH.

Choisir des zones non habitées et éviter les passages répétés sur une même zone.

Patrick ELKAN

Réglementation européenne

Obsolescence des licences TT

Les licences de types TT (Titre de Tourisme) deviennent obsolètes à partir du **08 Avril 2014**. Toutefois, la conversion après le **07 Avril 2013** sera plus difficile et nous invitons donc les membres ACAM qui ne l'ont pas encore fait, à demander la conversion de leur licence TT en licence PPL (Private Pilote Licence) auprès du bureau de la DGAC, avant cette date.

Pour résumer, voici les conditions à respecter pour obtenir votre conversion:

- Le pilote doit avoir effectué 75 heures de vol (en tant que pilote).

- Le pilote doit déclarer lui-même qu'il détient les compétences FCL nécessaires à la conversion de sa licence. Cela sous-entend qu'il a étudié les textes du FCL, tout seul ou à l'aide d'un formateur, et qu'il les connaît.

Plus d'info sur le dépliant de la DGAC.

Il est à rappeler que le nouveau feuillet (PPL) n'est valable qu'à la condition d'être accompagné d'une carte d'identité car il ne contient pas de photo d'identité.

Nouvel avion école

Le projet de remplacer le Cessna 152 QF par un nouvel avion école est toujours d'actualité.

La réflexion avance au sein du Conseil d'Administration où une commission a été constituée pour étudier les différentes possibilités et proposer un choix.

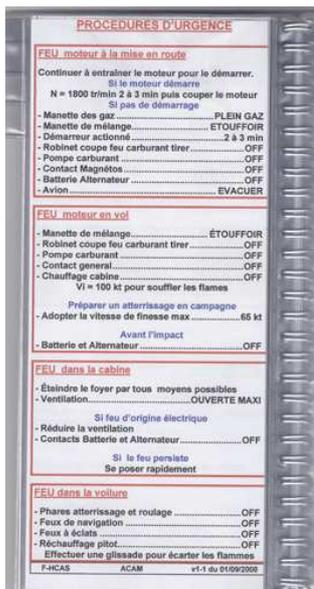
Outre le DA 20 de Diamond, dont le club a pu disposer quelques temps en juin et août, d'autres appareils ont été testés par plusieurs instructeurs : le P 2002 de Tecnam et le PS 28 Cruiser de Czech Aircraft, éligible puisqu'il a obtenu la nouvelle certification CS-LSA de l'EASA, (photo ci-contre)

Cet appareil Tchèque, à aile basse, entièrement métallique est motorisé avec un Rotax de 100 CV et une hélice tripale en composite.

Actuellement aucune décision n'a encore été prise par le CA. La préférence irait cependant vers un avion à aile basse équipé d'une instrumentation classique.



Le PS 28 Cruiser.
Cet avion avait été choisi par Piper Aircraft pour être commercialisé sous son nom aux USA, avant que l'avionneur américain change de stratégie et se recentre sur le haut de gamme.



Partir en vol sur un avion sans connaître les check-list d'urgence ou ne pas penser à y avoir recours en cas de difficulté sont deux comportements qui peuvent nuire gravement à la santé...

Toute la vertu d'une check-list d'urgence est d'être objective et pertinente. Elle a été rédigée à tête reposée par des personnes qui connaissent bien l'avion et conformément à des savoir-faire éprouvés.

La consulter ou y faire référence mentalement permet d'élargir son esprit et de le réorienter vers une cause à laquelle l'urgence de la situation ne permet pas souvent de penser.

Toutes les checks avion possèdent une partie "PROCÉDURES D'URGENCE". Elles sont la représentation fidèle du manuel de vol qui a été établi par le constructeur et validé par les services officiels.

Il est indispensable, que régulièrement, les pilotes qui volent sur un type d'avion lisent et re-lisent les "Check-list d'urgence" afin :

De savoir quelles existent !

De ne pas les découvrir en vol lorsque qu'un événement demande leur utilisation.

La fiabilité de nos avions fait que leur utilisation est rare. C'est pourquoi leur connaissance doit être rafraîchie régulièrement.

Un exemple :

Tomber en panne sèche sur l'autoroute avec sa voiture c'est stupide, frustrant et contrariant. Mais interrompre un vol, se poser d'urgence sur un site plus ou moins accueillant, parce que le réservoir utilisé est vide alors que le ou les autres contiennent du carburant, c'est non seulement stupide mais laisse entrevoir une situation dans un très proche avenir dangereuse voir mortelle ! C'est la conséquence de ne pas avoir appliqué la C/L d'urgence "PANNE MOTEUR EN VOL" (ou équivalent) qui en général demande à sélectionner le réservoir le plus plein.

(A noter que la check du DR400 180 ne le prévoit pas; d'où l'intérêt d'y réfléchir calmement au sol et non pas sous stress au dessus des montagnes ou en traversée maritime).

Toutes les Check-List sont disponibles sur le site de l'ACAM, donc Consulter, Imprimer, Apprendre, Retenir sans modération, et UTILISER si nécessaire.

Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité

Le Quiz :

Qu'est que " L'altitude pression " ou Zp ?

Qu'est que " le point de rosée " ou Td ?

Réponses pages 9 et 10

Rappel sur les REX

Votre Conseiller de Sécurité est en attente de vos retours d'expériences, positives ou négatives. Avec la garantie de l'anonymat et le strict respect de confidentialité ayez le réflexe d'informer votre conseiller de tous événements qui pourraient être utile à tous. Merci et bons vols.

Patrick Elkan

Activité FFA

Le Top Fly'In Tour, dites-vous ?

Il était organisé par notre fédération (FFA) du Mercredi 4 au Lundi 9 Juillet .

Son but : permettre à des équipages, qu'ils soient formés à partir de club ou volants sur avions privés de voler ensemble et de participer à une très conviviale mais non obligatoire compétition.

Cette année était la troisième édition. Si la première ne comptait que sept avions, celle-ci en a réuni plus de trente. Ce succès croissant est probablement dû à ce que chacun, selon ses goûts, peut y retrouver ce qu'il aime.

Nous avons rendez-vous le mercredi 4 Juillet après-midi sur l'aérodrome d'Amboise-Dierre, cœur de l'étoile, et proche de la Loire.

Après les formalités d'usage (présentation des documents avion et pilotes) , remise à chacun de sa dotation vestimentaire (gilet réfléchissant, casquette ,T-shirt , chemises, short) , puis nous entrons de plein pied dans l'aspect

L'ACAM au Top Fly'In Tour 2012

culturel : deux représentants de la « Mission UNESCO Val de Loire » nous présentent l'histoire liée à ce fleuve et à ses terres fertiles. Il en résulte aujourd'hui de nombreux châteaux, des villages mariniers et des vignobles, le tout enchâssé dans un paysage de petits champs et de forêts.

Le lendemain ce sera lors d'un aller-retour à Oléron, la visite d'un parc ostréicole avec dégustation d'huîtres et le Vendredi sur l'aérodrome d'Angers-Macé une visite commentée du musée aéronautique.

Chaque soir était bien occupé. Nous avons ainsi visité le château de Lucé où Léonard de Vinci termina sa vie. Une quarantaine de maquettes parmi les quatre cent qu'il



avait dessinées, y ont été réalisées. Nous avons dîné sur place avec un menu inspiré de la cuisine d'époque et servi par un personnel costumé. Nous avons aussi visité la cave des frères Berger où le propriétaire nous a expliqué que chaque génération se devait de creuser de nouvelles galeries, témoignant ainsi de la vitalité du domaine. Pour passer aux travaux pratiques un buffet nous attendait avec dégustation des vins de la propriété.

Dans ce rallye, nous avons aussi eu du spectacle : samedi, nous avons rendez-vous à Valence pour assister au grand meeting organisé conjointement par la FFA et le GAMSTAT (aviation légère de l'armée de terre). Les militaires nous ont accueilli à leur mess et nous ont présenté leurs hélicoptères : « Tigre », « Puma » et le nouveau HN-90. Cette visite en petit comité (nous avons été accueillis en VIP) nous a permis de dialoguer longuement avec les pilotes et de prendre place à bord de leurs appareils en démonstration statique.

Vous savez bien de quoi parlent deux pilotes qui se rencontrent : autonomie, plafond, charge utile, visuel etc.

Les démonstrations en vol ont eu lieu le dimanche devant trente-cinq mille spectateurs. Nous avons assisté à un concours de voltige, vu évoluer la Patrouille de France, deux mirages 2000 et une démonstration d'un combat d'hélicoptères exécutée par les militaires de l'ALAT basés sur place.

Comment qualifier cette journée : par la puissance des mirages 2000, la précision de la Patrouille de France, l'agilité des hélicoptères ?

Ce rallye offrait aussi un aspect de compétition pour les amoureux du genre. Chacun de nos vols était accompagné de deux photos à repérer sur le trajet et d'un quiz dont je n'ai retenu qu'une question : Le Q.I. d'une huître est-il de 2 ou de 110 ? Nous avons choisi 2, mais à l'arrivée, les avis étaient partagés (il semble que 2 soit la bonne réponse).

Les remises de prix ont eu lieu à Valence, au repas du Samedi soir pris sous un hangar en compagnie des organisateurs.

Sur le parcours nous avons été loin du ciel bleu de la méditerranée. Le vol vers Oléron s'est fait à 1500 pieds et en slalomant entre les averses. Le lendemain pour le vol vers Angers mêmes conditions, le plafond était plus haut, mais les averses plus fortes. Seul le vol vers Valence commencé sous les nuages s'est terminé sous le ciel bleu et la chaleur : enfin un temps de chez nous !

Mais ces vols rendus un peu difficile par une météo qui ne nous est pas familière ne sont-ils pas les plus intéressants ?

Il faut dire un grand merci à l'organisation qui a été parfaite: nous quittions l'hôtel en bus à 7h30, à 8h00 briefing sur la météo et le parcours conseillé, puis départ toutes les deux minutes avec une fréquence réservée au rallye : 123,05. A l'arrivée, nous étions guidés pour le parcage des avions.

Ce rallye a fait l'objet d'un article paru dans l'Info Pilote n°677 d'Août 2012.

LES EQUIPAGES DE L'ACAM :

LL : Danielle et Serge Juge-Boulogne, Valérie Pincé
EH : Patrick Bourchet, Gérard Cassan, Alain Faure
DM : Jean-Pierre Lutaud, David Bernard

Photos S. Juge-Boulogne

Anticipant d'éventuelles difficultés météo (ceci cachant le désir de rallonger le parcours) nous sommes partis le Mardi 3 pour aller coucher à Royan, l'EH ayant pris pour sa part le temps de faire un stop sur le terrain de Sarlat - Domme.

Le mercredi 4 visite en matinée de Royan sous un ciel gris, plages désertes. Après le déjeuner pris au restaurant du terrain

Navigation vers Amboise-Dierre.

Lundi matin 9 Juillet fin du rallye à Valence mais profitant du très beau temps nous ferons de l'aviation buissonnière :

Valence /Aix les Bains avec promenade touristique au dessus du lac d'Annecy.

Repas au Bourget- du-Lac et baignade, puis retour par Grenoble, une verticale du Mt Aiguille, col de Lus la croix haute.

PROCHAINE EDITION DU RALLYE

Le prochain Top Fly'in ne devait pas être organisé avant deux voire trois ans. C'est un peu loin mais nous vous encourageons à y participer car chacun peut y trouver un intérêt : paysages magnifiques, organisation impeccable, contacts avec les pilotes d'autres clubs et convivialité.

Gérard CASSAN — Alain FAURE



Le Tour de France de Lucie et Jean-Marc

Un an tout juste après avoir obtenu leur PPL, Jean-Marc Chinchole et sa fille Lucie, se sont lancés dans un ambitieux projet.

Ambitieux par son ampleur : un tour de France, sans oublier la Corse, en une semaine. (approximativement 2500 NM)
Ambitieux par son parcours avec au menu un tour du Mont Blanc en entrée (finalement annulé pour cause météo), puis une incursion dans les zones complexes de Paris et un transit maritime en dessert, le tout agrémenté de caprices météo.

Bien sûr, un tel voyage reste exceptionnel, mais Lucie et Jean-Marc ont montré qu'avec un PPL, même récent, et une bonne préparation, il est possible d'aller bien au-delà de vols locaux ou petites navigations dans un environnement connu, et que si l'Anglais aéro n'est pas votre « cup of tea » il est aussi possible de faire de beaux voyages en France.



Notre challenge :

7 jours 6 nuits pour faire un tour de France en DR400 .

Moyens :

2 licences PPL obtenues en Août 2011, une pour le père, une pour la fille après 2 ans de préparations régulières à l'ACAM auprès de Patrick Elkan

1 DR400 Régent F-GULL

Une préparation présentée au club les mercredis après midi pour recueillir les conseils de notre instructeur ou de membres expérimentés. Plusieurs navigations sont préparées pour un choix final dépendant de la météo.

Dimanche 29 juillet départ à 10H itinéraire prévu Aix tour du Mont Blanc et changement de pilote à Annemasse puis Saint Dié (Vosges) ; la météo nous oblige à contourner Lyon par l'ouest avec un plafond bas qui permet de découvrir l'abbaye de Cluny et le vignoble de Bourgogne avant de se poser à Chalons sur Saône pour changement de pilote. Nous repartons pour Saint Dié survol de Vesoul Luxeuil puis Gérardmer et arrivée à Saint Dié où nous sommes attendus par la famille ce qui justifie 2 baptêmes : 1 tour des lacs de Gérardmer de Longemer et de la route des crêtes ; le 2^{ème} au nord des Vosges verticale du lac de pierre percée.



Lundi 30 juillet départ l'après midi nav préparée initialement : Paris en passant par les châteaux de la Loire ; nav réalisée Abbeville en raison d'une perturbation Atlantique galopante !! et grâce aux conseils de l'instructeur de St Dié qui nous envoie à la frontière luxembourgeoise avant de prendre plein ouest pour rejoindre Abbeville destination finale choisie en remplacement du Touquet interdit sur le Notam en raison du rassemblement des ULM.

Mardi 31 juillet : après une nuit dans l'hôtel situé dans l'aérodrome (F-GULL pouvait être surveillé depuis la chambre !) départ pour Belle île en suivant le côtier ; ciel bas et petite pluies intermittentes exemple de SMS : on peut lire les immatriculations sur les vaches ... puis la côte est magnifique Dieppe Etretat le Havre Deauville les plages du débarquement puis descente sur le Mont St Michel suivi de Cancale St Malo Dinard et cap sud après le Cap Fréhel jusqu'à la presqu'île de Quiberon puis traversée pour rejoindre Belle Île .



Une fois l'avion bâché et attaché , nous sommes récupérés par le patron de l'hôtel la Désirade très avenant ; il nous installe et nous prête des vélos pour aller se baigner sur la plage de Donnant dans les vagues partagées avec les surfeurs .

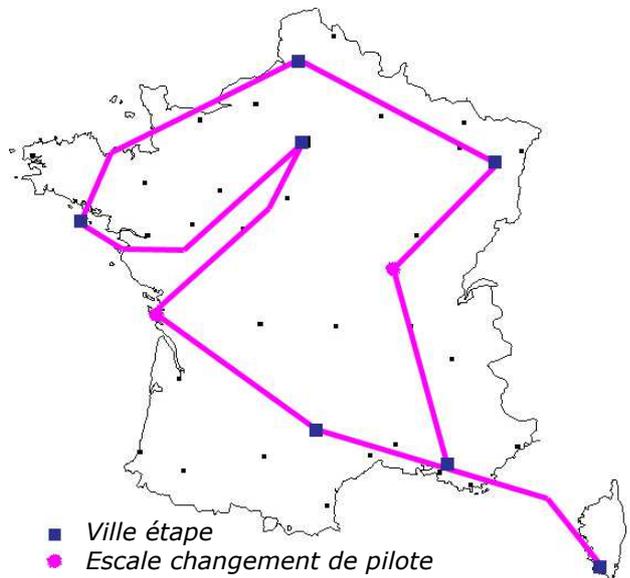
Mercredi 1 août départ pour Paris : Saint Cyr l'École notre préparation est discutée avec 2 membres de l'aéroclub qui nous conseillent de partir d'abord vers le sud avant de remonter sur Paris sans trop tarder pour éviter les orages ... Départ donc Sud est St Nazaire La Baule puis Noirmoutier et cap à l'est avant de remonter sur Paris jusqu'au VOR de Rambouillet et direction Trous puis St Cyr le mélange carte plus GPS sur IPAD est utile...

Jeudi 2 août après une courte nuit (repas à Paris en famille) le patron de l'hôtel situé à 1 km de l'aéroport nous raccompagne gentiment et nous partons pour notre plus grande journée de vol de la semaine . Après une bonne heure de préparation dans le rez de chaussée de la tour de contrôle de St Cyr , nous décollons pour Blois point de départ d'un circuit repéré sur info pilote qui décrit le survol méthodique des châteaux de la Loire.



Le cap suivant est la Rochelle où une mission photographique m'attend : prendre la photo de Fort Boyard pour mon fils !! et nous nous posons à Saint Pierre d'Oléron pour changer de pilote (escale sympathique) décollage en direction de Millau ciel mitigé au départ qui s'éclaircit avant l'arrivée sur le pont de Millau, où nous sommes accueillis par ma mère.

Vendredi 3 août nous activons notre plan de vol pour quitter Millau en direction de Figari notre transit est approuvé au niveau 95 ce qui nous donne une photo des installations de LFMA digne de Google Earth !



Le transit maritime initial est modifié en vol en raison des zones militaires de Toulon la fin du trajet entre Ajaccio et Figari est magnifique mais le trafic dense du plus gros WE du mois d'août nous oblige à quelques 360° avant de nous poser à Figari où nous sommes attendus par des amis.



Samedi 4 août départ un peu avant 18h cause Notam : décollage interdit au vol VFR après 18H en raison du trafic important Retour sur Aix niveau 85 : nous terminons notre voyage fier de notre parcours et de notre avion.

Commentaires : une foule d'images plein les yeux ; de grosses préparations avant chaque vol qui nous ont entraîné à faire l'ultime préparation du jour avec des surprises de dernière minute : météo ou Notam le voyage en VFR requiert des facultés d'adaptation jusqu'au moment du décollage et même pendant le vol ; l'utilisation des cartes a repris une bonne place, le GPS restant un appoint rassurant ; la complicité du pilotage à 2 nous a procuré de grands moments que nos 1300 photos nous rappellent...

Nous restons des débutants mais ce voyage restera un pas significatif dans notre apprentissage ; merci au club qui nous a formé et permis de mettre en pratique toute ces leçons.

Lucie et Jean-Marc CHINCHOLE

Photos L et J-M Chinchole

Pilotage perfectionnement

J'ai essayé le vol de mise en garde ... et la voltige !

Oui, c'est certainement avec une certaine excitation mêlée d'appréhension que je me présente ce samedi au Club pour rencontrer Benoît FOUSSARD, instructeur avec lequel j'ai fait l'année passée mon stage de perfectionnement (en montagne). En effet, combien de fois avais-je rêvé de faire un jour un looping ? Combien de fois ai-je effectué la manœuvre sur mon simulateur de vol ? Je ne m'en souviens plus... Alors sans doute dans mon cas, ce sera certainement plus qu'un vol de mise en garde

Benoît m'accueille avec sa gentillesse naturelle et son sens de la rigueur : briefing sol, description précise des manœuvres qui vont venir, briefing sécurité... Puis on se rapproche de F-GGYC, un CAP 10B mis à disposition par l'association AEROBATICS. Visite prévol au hangar, car la chaleur est forte en cet après-midi de juin, nous passons les parachutes (nouveau pour moi !) et l'on sort l'avion. Installation sereine, une fois dedans avec le parachute et deux ceintures de sécurité, on est confortable et bien calé. On est plutôt assis droit et peu couché... S'ensuit un briefing cockpit : tableau de bord simple et dépouillé. Noter une bille inversée pour le vol dos et deux accéléromètres dont un indiquera le nombre de G encaissé.



Benoît et le CAP 10B

C'est parti ! le roulage, c'est pour Benoît. Car avec le vent et le train classique, je suis sûr de me planter... d'ailleurs, l'instructeur ne donne pas le choix. Décollage 33 et on rejoint la zone de voltige à coté de Pertuis. Je connais bien, pendant le PPL je venais faire les exercices ici. Les commandes passent à gauche, je prends le pouls de la bête et je monte avec le 180 CV à 4500 pieds. Provence Info est informée... on peut commencer.

Pour tous les exercices, c'est Benoît qui montre puis, si je le sens c'est moi qui essaye de reproduire. Aucune obligation. On commence costaud : décrochage dissymétrique et mise en vrille ! La première vrille fera deux tours, mais je dois dire que je suis surpris et j'ai un peu de mal à me situer dans l'espace. Je suis surpris par la situation de piqué très fort. On recommence, et déjà, je comprends mieux. Allez une troisième et cette fois, c'est moi qui sors de la vrille sous contrôle de Benoît. Cela me donne sacrément confiance.

Alors autant en profiter : nous enchaînons toujours sur le même mode opératoire quelques figures et exercices : décrochage dynamique, tonneau barriqué (3), mais ce n'est pas simple pour moi de le faire sans partir en piqué en sortie, tonneau simple. Allez cette fois c'est sûr, je vais faire mon premier looping : je vis le premier en specta-

teur, c'est mieux que sur simu. Je tente de contrôler les deux suivants : impecs, un régal. Puis on exécute un immelmann (demi looping suivi d'un retour sur le ventre). Vu le peu de vitesse, les commandes sont molles il faut y aller franchement. On enchaîne avec un renversement : je laisse faire le maître !

Je prends de plus en plus plaisir avec le temps qui passe et j'apprends beaucoup. Nous terminons avec un vol dos : là, je dois dire que c'est très inconfortable la position de la chauve-souris et que le pilote de base n'y trouve plus ses repères ni sur le vol à plat ni sur le vol en virage. Est-ce vraiment pour moi ? Benoît me rassure en disant que tout le monde ressent cet inconfort la première fois. Bon...

Le temps à passé vite, une heure de pur bonheur. Nous revoilà posé sur la 33 et conduit au parking par un Benoît toujours aussi attentif à son élève.

Le débriefing me permet de repasser le vol et d'assimiler ma leçon. Et quelle leçon pour un PPL, c'est vraiment un plus !

L'ACAM a mis en place ces vols de mise en garde pour pilotes brevetés. Je me fais la réflexion que ces vols trouveraient sans doute leur place dans la formation PPL. C'est un exercice qui sans conteste, démontre beaucoup de la théorie apprise dans les livres et fait prendre confiance en soi.

Alors, si vous hésitez, lancez-vous, vous ne le regretterez pas.

Moi, je ne regrette rien, voire même peut-être qu'un jour, je pourrais recommencer ...

Bons vols plaisir à tous.

Robert FARGIER

Photo R. Fargier

Vols de mise en garde

L'ACAM a passé un accord avec Provence-Aviation pour l'utilisation de son avion de voltige CAP 10B pour réaliser des vols de mise en garde.

Ces vols, effectués avec Benoît FOUSSARD, Instructeur voltige, vous permettront d'éprouver diverses situations telles que vrilles, décrochages dynamiques, passage dos etc...

L'objectif, dans le but d'accroître la sécurité, est de faire ressentir ce qui peut se passer si on va au-delà du domaine de vol de nos avions habituels.

La séance comprend un briefing, le vol de 45mn environ et un débriefing. Le tarif est de 198 € l'heure de vol.

Pour tout renseignement et pour prendre rendez-vous **contactez Benoît FOUSSARD** (06 10 28 32 31, benoitfoussard@free.fr)



Cette rubrique, vous propose d'évoquer une histoire sur des points géographiques remarquables depuis les airs mais pas seulement. Notre région est riche car la géographie et l'histoire se sont souvent mêlées.

La Montagne de Loube (altitude 2723 pieds est localisée (N 43°22'08.2" E 005°59'33.5") entre Roquebrussanne et Brignoles. Le sommet abrite une tour de télécommunication.

L'important massif de la Loube avec ses crêtes dentelées est couvert d'une forêt provençale verte. Composés de vallons, il s'étend sur près de 25 km avec de sites dolo-mitiques ruiniformes très pittoresques.

Le Roc du Candelon avec sa carrière de marbre rose est caractéristique avec sa forme d'escalier.

Le point le plus haut se situe au Sud-Est de Tourves (TV dans la zone du Luc). L'origine du mot « Loube » viendrait du mot provençal « Loubo » ou « La Louve », car les loups y auraient été abondants jusqu'au 19ème siècle ou bien à une ressemblance de La crête de la montagne avec une grosse scie de bûcheron en forme de dent de Loup.

L'Administration française décide dans les années 50, la création d'un réseau national de transport de la télévision par faisceaux hertziens. La vocation première de ce réseau hertzien était l'acheminement des programmes nationaux de télévision, depuis Paris jusqu'aux émetteurs de télédiffusion forte puissance situés un peu partout en France métropolitaine. Aujourd'hui, après l'avènement d'une diffusion TV par satellite puis par Internet, les sites sont utilisés pour toutes les télécommunications. Par Roquebrussanne vue la route (interdite à circulation) conduit au sommet et à la tour de télécommunication. La tour est reconnaissable avec les couleurs rouge et blanc « anticollision ».

Serge ROBERT



Photos S. Robert

Quiz : les réponses

L'altitude pression, ZP :

C'est la valeur qu'indique un altimètre calé à la pression standard de 1013,25 hPa.

Pour rappel, 1013,25 hPa, c'est la valeur de référence que nous devons afficher dans la fenêtre de l'altimètre lorsque nous volons en Niveaux de Vol (FL).

Quand est t-on amené à utiliser "l'altitude pression" ? Toutes les performances des avions sont élaborées suivant les références de l'atmosphère dite "standard", soit au niveau de la mer : une pression atmosphérique de 1013,25 hPa et température de 15°C.

En conséquence lorsque l'on doit calculer les performances de décollage et/ou d'atterrissage d'un avion nous allons entrer dans les tableaux, non pas avec l'altitude géographique du terrain mais avec son "altitude pression" qui correspond à l'écart entre la pression qui règne sur le terrain (le QFE) et la pression standard 1013,25 hPa convertie en pieds (ft).

Exemple : Nous décollons de Nîmes Courbessac (altitude

géographique sur la carte VAC :

197 ft), ce jour le QFE est de 977 hPa.

ALTITUDE PRESSION : 1013-977 = 36 hPa à raison de 28 ft pour 1 hPa soit ZP = 1008 ft

C'est avec cette valeur qu'il faudra calculer les performances de décollage et d'atterrissage.

Le point de rosée, Td :

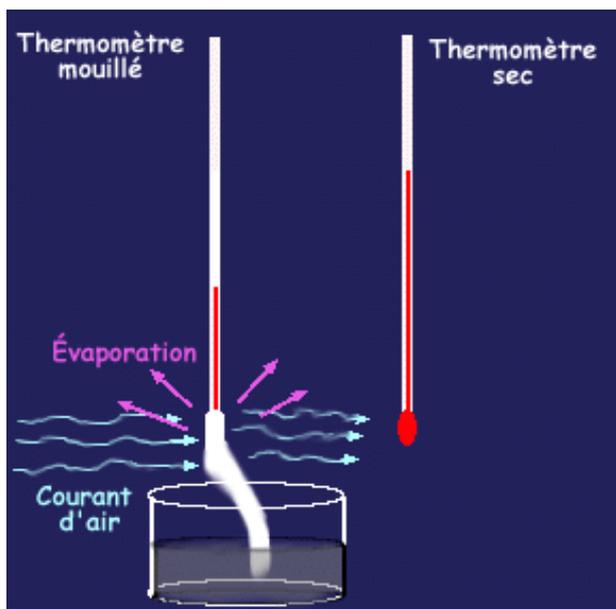
C'est la température qu'indique un thermomètre " mouillé ". En anglais Dew Point ou Td.

On mesure l'humidité relative de l'air à l'aide de deux thermomètres, un thermomètre ordinaire (sec) et un thermomètre dont le bulbe est entouré d'un coton imbibé d'eau (mouillé). L'eau du réservoir dans laquelle trempe le coton est à la température de l'air ambiant. Ce système de 2 thermomètres se nomme « **psychromètre** ».

1— Un courant d'air passe autour des deux thermomètres.

2— Le thermomètre sec indique la température de l'air.

3— Le thermomètre mouillé indique normalement une température plus basse que celle du thermomètre sec.



C'est que de l'eau s'évapore du coton imbibé et on sait que l'évaporation produit un refroidissement. C'est le cas de l'effet de la transpiration sur la peau lorsqu'il fait chaud. À cause de l'évaporation, l'eau qui reste dans le coton se refroidit et le thermomètre indique une température plus basse que le thermomètre sec. Plus l'air est sec, plus il y a d'eau qui s'évapore du coton et plus la température du thermomètre mouillé est basse. La différence de température entre les deux thermomètres est donc d'autant plus grande que l'air est sec.

Au contraire, si l'air est très humide, peu d'eau s'évapore du coton et la température du thermomètre mouillé diminuera moins. Lorsque l'air est saturé (100 % d'humidité relative), il n'y a pas d'évaporation et le thermomètre mouillé indique la même température que le thermomètre sec.

Lors de l'écoute de l'ATIS, la différence entre la température de l'air et le point de rosée, nous donnera une information intéressante sur l'humidité ambiante et les risques éventuels de givrage du carburateur ou même, en hiver, de l'hélice et de la cellule de l'avion.

Patrick ELKAN

Infos Club

Il a été lâché :

CECCALDI Christian 23/07/2012 ELK

Ils ont obtenu le PPL :

HOCHART François 10/07/2012 BCT

LALLUT Kevin 17/08/2012 RTN

LAURENTI Mathieu 05/09/2012 ELK

Félicitations à tous

Fin septembre, nous étions 295 adhérents à l'ACAM, dont 72 élèves pilotes.

36 femmes sont membres du Club soit 12.20 %.

Bravos... et... Bienvenue.

Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :

BADILLER	Michel	CPL
BEAUME	Valentin	EP
BOUMARD	Pierre	EP
DAVAL	Céline	PPL
STANISLAWSKI	Mickaël	EP
TAROT	Jean-Pierre	PPL
PERRERA	Alain	EP
ARNOULD	Pierre	PPL
DENIS VANDELDELDE	Catherine	FI
LEMONNIER DE LORIERE	Maël	PPL
ZIEGLER	Olivier	PPL

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	juillet	août	sept.	Trim.	2012	Avions	juillet	août	sept.	Trim.	2012
ACAM						ANEG					
QF	34.30	30.42	28.05	93.17	254.43	AS	68.18	72.30	34.42	175.30	428.58
RU	87.26	80.13	53.46	221.25	653.47	BD	47.45	35.51	18.02	101.38	323.51
ZG	97.29	62.45	51.38	211.52	516.49	NN	20.11	12.31	25.50	58.32	247.57
LL	44.21	58.43	31.39	134.43	366.31	Total 2	136.14	120.52	78.34	335.40	1000.46
EH	33.00	47.05	30.42	110.47	273.19	Total Général					
AK		16.00		16.00	22.36		juillet	août	sept.	Trim.	2012
Total 1	296.46	295.28	195.50	788.04	2087.45		433.00	416.20	274.24	1123.44	3088.31

EH en visite annuelle

Le PA 28 Centurion est en visite annuelle du 1er au 12 octobre. Il devrait atteindre un total de plus de 300 heures de vol au cours de l'année.

EH à Amboise, pendant le Top Fly'In Tour



Cours théoriques PPL

Les cours théoriques de préparation au PPL auront lieu :

Tous les Jeudis de 19 à 21 heures

(sauf vacances scolaires)

à partir du 4 octobre

Ils seront assurés par **Arnaud ROSTAIN, Gérard CASSAN** et d'autres instructeurs.

Programme jusqu'à Noël :

Connaissance de l'Aéronef

Aérodynamique, Mécanique du vol

Météorologie

Participation : élèves-pilotes : 80 € pour l'ensemble de la session.

Gratuit pour les élèves déjà inscrits l'an passé, et pour les titulaires du PPL théorique et les pilotes brevetés qui souhaitent mettre à jour leurs connaissances.

Cours Facteurs humains

Une série de 4 cours sur les Facteurs humains, animée par :

Catherine LAURET

et Jean-François PAIN,

aura lieu le Samedi matin.

Dates non encore fixées.

Ces séances sont ouvertes à tous les pilotes, élèves et brevetés.

Repas élèves et instructeurs

Le premier déjeuner Elèves-Pilotes - Instructeurs. se tiendra au club :

Samedi 20 Octobre

Ce sera l'occasion pour chaque élève d'échanger avec son instructeur dans une ambiance conviviale et détendue ainsi que de faire connaissance avec les autres élèves et les autres instructeurs.

Nous vous attendons nombreux pour cet évènement

Participation : 12 €

Inscrivez vous au Club.

Instructeurs

Gilles BRIAND

Je suis CDB à AIR FRANCE sur Airbus A320 basé à Marseille depuis le 1er avril 2012 et habitant Marseille depuis début 2011.

J'ai toujours continué à faire de l'instruction en aéroclub en région parisienne (Persan Beaumont, Toussus le Noble) et je suis à l'ACAM depuis le début de l'année 2012.

J'ai un peu plus de 10000 heures de vol dont 1000 en instruction monomoteur.



Catherine DENIS-VANDELDE

Avignonnaise, j'ai débuté la "pratique aéronautique" par le vol à voile, près d'ici à Pujaut en1977! (Hum c'est déjà loin...) "Bifurcation" vers l'avion, brevetée en 1985, pilote professionnelle et instructeur en 1989. Je m'intéresse par ailleurs aux voilures tournantes. Toutes disciplines confondues je totalise aujourd'hui environ 3000 heures de vol.

Côté vie professionnelle, mon parcours n'est pas très linéaire! Après avoir vainement tenté de vendre des photocopieurs et autres Offset, je suis entrée au sein de la DGAC en qualité de technicienne, j'ai ensuite intégré Météo France comme ingénieur des travaux de la météorologie, puis je suis revenue vers l'aviation civile comme contrôleur aérien; 17 années passées sur le bel aéroport de Roissy Charles de Gaulle, je travaille aujourd'hui au centre en route de la navigation aérienne Sud-Est.... sur Aix en Provence...

Me voilà parmi vous, et j'en suis ravie, à bientôt!



Journée des Femmes Pilotes — Orange 22 septembre



Sylvie, Pascale, Séverine, Floriane, et Patrick

3 équipages (BD, ZG et AS) sont sur le pont pour la journée des femmes pilotes du 22 septembre à Orange. C'est l'occasion d'atterrir sur un terrain militaire. Les inscriptions ont été faites, les repas de midi réservés. Ne reste plus que la météo.

Dans la semaine précédente, les horaires d'arrivée nous sont communiqués : un avion toute les 10mn. L'équipage du ZG (Sylvie et Floriane) a la surprise de voir qu'il est parmi les premiers, à 8h30. RDV donc à 7h30 au club. Les autres sont plus chanceux, ils peuvent faire la grasse matinée, leur créneau d'arrivée se situant autour de 10H, comme demandé ! Finalement, suite à quelques défections, seul le BD partira, avec à son bord Pascale, Alain, Séverine et Patrick, notre président. 4 femmes et 2 hommes donc se retrouvent à Orange. Première surprise, le ZG est aigillé sur le parking exposants, pas loin d'un hélicoptère Fennec, d'un mirage 2000, et de 2 planeurs ! Il faut dire que la météo

est mauvaise sauf dans le ¼ sud-est, de nombreux avions attendus ne pourront pas venir.

Les stands ont été installés dans un grand hangar, ainsi qu'une estrade et des chaises pour les différentes conférences. Le stand des mécaniciens de la patrouille de France propose Tshirt, alphajets et autres objets à la vente. La fédération de l'aéromodélisme montre une superbe collection d'avions, et attire les plus jeunes par son simulateur sur grand écran. La fédération d'ULM expose un petit ULM avec un simulateur de vol qui enchante les petits et les plus grands ! L'armée de l'air cherche à recruter, hélas nous sommes tous trop vieux ! On note aussi la présence de l'aéroclub vauclusien, ainsi que de celui de Carpentras et on échange fructueusement entre pilotes passionnés.

Les femmes pilotes de l'ACAM feraient bien un tour d'hélicoptère... hélas aucune animation aérienne, c'est le calme plat. Nous réussissons quand même à approcher Virginie Guyot, ex-leader de la PAF, et à poser pour une photo.

Un peu déçues par le manque d'animation, ainsi que par un repas franchement pas terrible, nous décidons de lever le camp en début d'après-midi.

Le BD, parké au parking général décolle. Le ZG, au parking exposants, mettra plus d'une heure avant de pouvoir mettre en route ! En effet, au moment du départ, voyant l'avion ouvert, de nombreuses familles avec enfants, venues des villages voisins, s'agglutinent autour de Floriane et Sylvie pour une « visite » de l'avion. Quel succès ! Au bout d'une heure, 2 militaires devront éloigner les curieux pour sécuriser la zone afin de permettre la mise en route et le départ.

De retour au club en fin d'après-midi, cette journée des femmes pilotes nous aura un peu laissées sur notre faim...



Avec Virginie Guyot

Photos par P. Hebacker

Sylvie DROUOT

Entretien Club

Retour à la Terre !

Le nettoyage du jardin du club est prévu :

Samedi 13 Octobre de 9h à 12h

A vos débroussailluses, sécateurs et autres outils de jardiniers pour une séance sympathique de mise en propreté du jardin du Club! Venez nombreux !

Les Rendez-vous ...

NOUVEAU ! Rencontre du mois

Chaque mois, lors des rencontres autour d'un verre, l'organisatrice proposera un thème de discussion / présentation spécifique. Un intervenant prendra la parole pour présenter son sujet qui pourra être aussi varié que les photos de son dernier vol, les péripéties d'un voyage club ou la présentation d'une personne en particulier... Les sujets sont ouverts.

Une fois de plus, l'ACAM met en place un rendez-vous convivial.

Les familles sont les bienvenues. Participation aux frais : 4€

« Rencontre du mois »

**Tous les 1^{ers} Vendredis du mois,
à partir de 19h30.**

Participation aux frais : 4€
Les familles sont les bienvenues.

**Vendredi 5 octobre
Vendredi 2 novembre
Vendredi 7 décembre**

« 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 :

**Dates non communiquées
(site aeropaca en cours de refection)**

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