Cher(e) adhérent(e) de l'ACAM,

Rallye ACAM/ANEG – Reporté au Samedi 8 Avril 2017

Pour cause météo, le rallye ACAM/ANEG est reporté au Samedi 8 Avril 2017.

L'agenda de cette journée, ouverte à tous, reste le même :

Petit déjeuner à 8h à l'ACAM.
Rallye Aérien organisé par le club.
Avions retenus : EH, NN, RU, ZG, AM
Barbecue convivial pour le déjeuner (PAF: 12€).
Frais de participation au Rallye: 30 euros/équipage (20 euros pour équipage ACAM/ANEG)
Il est toujours temps de vous inscrire en équipage (2 personnes) ou seul (nous pouvons vous aider à former un équipage) auprès de Stéphanie NAUDAN (stephanienaudan@yahoo.fr), **avant le 5 Avril (soir)**.
Pour la réservation, merci d'indiquer l'heure, l'avion, l'équipage et la vitesse de croisière choisie.
N'hésitez pas à relayer l'information.

J'ai deux mots à vous dire et je suis bavard !

4 avions dont 3 d'école sont arrêtés à ce jour 20 mars.

Voici quelques explications : nous avons favorisé la maintenance programmée avant fin mars, viennent se rajouter 2 pannes : le train avant du PS28 AM et la panne batterie du Piper ZY.

La revue de détail de la Flotte :

Dauphin RU : après la 500h de 5 jours chez Ata, nous avons remis le RU en atelier à Vinon pour des réparations sur le bois, les abords du marchepied affaissé côté pilote et tous les petits coups pris dans le hangar. Côté Moteur, la fuite d'huile qui apparaissait sur la roue avant a été réparée (changement des joints des accessoires accouplés au vilebrequin), changement d'un cylindre au taux de compression trop faible, ce qui devrait permettre de finir les 300h qui restent en passant l'été avec puissance ! Les 4 semaines de travaux sont devenues 5, retour prévu pour le 31 mars.

Dauphin ZG : visite annuelle prévue en 5 jours étendue à 10 pour réparer une crique décelée sur le pot d'échappement silencieux ; d'où l'absence des 2 dauphins pendant 2 semaines.
PS28 AM : visite 100h prévue sur 4 jours , là aussi étendue à 2 semaines avec une crique sur le pot d'échappement et un écrou à changer sur l'axe de train avant, commandé à l'importateur, nous l'attendons c'est un petit pas américain qu'on ne trouve pas en vente « libre » . Le fort schimy était déclaré par les pilotes ; en effet le filetage de l'écrou est fortement dégradé. La cause : trop d'atterrissages en biais avec la roulette posée sans attendre (2 secondes) que l'avion revienne dans l'axe. Aucun avion n'aime l'atterrissage « à plat », sur les Robins il y a un anti-schimy qui est régulièrement détruit. La différence, les Robins étant nombreux, le mécano a la pièce en stock.
Conseil du chef pilote : atterrir dans l'axe de piste, ne pas chercher le kiss mais finir l'arrondi roulette en l'air.
Piper Archer ZY : la batterie : nous avons commandé la neuve le 23 mars ; l'actuelle n'a que 14 mois.
Après une panne en janvier, elle a bien fonctionné en février avec 2 occurrences de 8 jours sans vol. Puis 3 pannes en mars, le coup de grâce est arrivé mercredi 22 : bon démarrage à froid le matin, plus rien l'après midi. Le mécano recherchera une fuite vers la masse mais qui ne se produirait que parfois !
Cessna 172 AS : une semaine d'arrêt de vol en février pour mettre en conformité un document lors du contrôle du CDN.
Cessna 150 NN : une semaine d'arrêt en janvier pour vérifier les canalisations d'huile sur rappel du constructeur, suite certainement à des incidents, c'est très courant dans notre activité, on parle de « Bulletin Service » ; c'est obligatoire avec plus ou moins de délai et c'est le propriétaire de l'avion qui paye. La sécurité a un prix !
Régent LL : une semaine d'arrêt en janvier pour la visite annuelle, depuis 60 jours de « bon » fonctionnement avec malgré tout un changement de compte-tour.
Piper EH : pas de visite dans cette période, le changement moteur de septembre ayant servi à tout.

RÉFLEXIONS

La direction du club consacre beaucoup de temps à maintenir les avions en parfait état de vol.
Il y a les maintenances périodiques (annuelle, 50h, 100h, 1000h etc) qui sont programmées avec l'atelier. Actuellement 3 ateliers différents entretiennent nos 8 avions. L'un d'eux a déposé le bilan en Juillet 2016 et a redémarré sans que nous en souffrions, les mécaniciens étant restés, l'autre a cessé son activité en janvier 2017, un autre atelier est en train de prendre la suite.

Ensuite il y a les défauts trouvés dans ces visites programmées : pot d'échappement,

compression de cylindre trop faible, petites pièces trop usées – il n'y en a pas d'inutile : fermeture de verrière, blocage de siège, renvoi de commande de vol, pièce du circuit de frein …il n'y a rien à jeter ou dont on puisse se passer pour voler !
Cela occasionne les retards de sortie d'atelier surtout dus à l'attente de la pièce neuve.Pour terminer il y a les pannes qui clouent l'avion au sol, vous les connaissez : batterie, démarreur, alternateur, magnétos etc.. où l'on court après le mécano qui arrête sa visite programmée sur un avion pour venir dépanner celui en panne;

A chaque fois le club essaye de vous prévenir le plus tôt possible à des horaires que seuls des bénévoles peuvent assurer : le dimanche, le soir à 21h, les jours fériés…
Actuellement nous utilisons Aérogest et votre boite mail pour vous envoyer automatiquement le message d'annulation lorsque nécessaire. Si l'annulation est pour l'après midi ou le lendemain nous essayions de doubler avec un message téléphonique encore faut-il que la direction du club soit prévenue. N'oubliez pas le message d'anomalie dans Aérogest pour les petits défauts comme pour les grosses pannes lorsque vous faites le retour de vol et un coup de téléphone à un bénévole lorsque l'avion ne peut pas revoler afin d'aviser les suivants.
365 jours par an, la cellule Maintenance organise les convoyages des avions vers les ateliers en s'adaptant aux conditions météo et des retours d'atelier qui dépendent également de la météo mais aussi du dernier coup de tournevis du mécano et des voyants verts du panneau d'alarme à la mise en route ! Un convoyage à 8 h du matin avec un décollage qui se fera finalement à 15 h ça demande beaucoup de patience au convoyeur!

Autre aspect : l'entretien des avions coûte cher de plus en plus cher pour 2 raisons principales.

La première : nos ateliers sont des entreprises qui doivent être rentables et qui sont soumises à de plus en plus de contraintes réglementaires comme la formation des mécanos qui sont maintenant, comme nous, avec des qualifications, des stages pour prétendre réparer tel ou tel matériel, des assurances etc. Pour une visite de 4 heures, il y a une heure à faire des papiers et à remplir des pages de formulaires informatiques pour la traçabilité.
La deuxième : nos avions sont de plus en plus équipés de matériels électroniques et autres. En 30 ans on a vu arriver le conservateur de cap et l'horizon, le pilote automatique, le thermomètre, le détecteur de Monoxyde de Carbone et la trousse à pharmacie, l'interphone entre tous les occupants de l'avion qui est devenu obligatoire depuis le 8 août 2016, le transpondeur, le transpondeur mode C et aujourd'hui le transpondeur mode S, ce qui veut dire que, sans panne, on jette 8 équipements pour 25 000 euros en une nuit. La radio 8,33 au 1er janvier prochain, la balise de détresse en 121,5 puis en 406, le GPS qu'il faut mettre à jour tous les ans (enfin presque). Et bientôt des avertisseurs Anti-collision ou des enregistreurs de paramètres de vol puis des téléphones qui transmettront ces paramètres en direct, etc

Les heures de vol sont un peu plus chères qu'avant, certainement mais voleriez-vous sans tous ces petits instruments ?

LA FLOTTE AU GRAND COMPLET

Le bon sens nous a poussé à immobiliser les avions pendant les temps maussades de l'hiver pour être prêts aux premiers beaux jours. Pari gagné, nous n'avons jamais vu les portes du hangar si souvent fermées des jours entiers.
Samedi 8 Avril : nos 8 avions devraient être revenus dans le hangar, prêts à voler pour l'école, les promenades et le Rallye
Comme pour les check-lists d'urgence, prenez le temps de découvrir la trousse à pharmacie !

LE SIMULATEUR

Il vous attend. Pour travailler procédures complexes ou de sécurité, pour découvrir un aérodrome lointain, voler en conditions météo difficile ou de nuit, faire du Vol aux instruments.

Profitons de l'absence de contraintes dues habituellement aux autres usagers civils ou militaires : vous pouvez faire un touch à Istres, un ILS à Marseille-Provence, démarrer votre vol à 3000' sur la Durance pour de la maniabilité ou sur le Vor de Martigues.
Profitez de l'absence de risques pour multiplier les pannes au décollage, vérifier l'impossible demi-tour, essayer le décollage avec 20 kts de vent arrière, atterrir en panne de badin.
Pour apprendre à vous servir du simulateur, des pilotes ou des instructeurs vont vous accompagner ; ce sont des bénévoles, leur présence n'est pas facturée. L'heure de simulateur est à 18€ en solo ou en double et vous bénéficiez de la première heure gratuite.
Ceux qui utilisent FSX à la maison savent presque tout !
Par la suite vous pourrez voler en solo sur le simulateur, que vous soyez élève ou breveté(e).

Des débuts de simulations pré-enregistrées vous permettront de gagner du temps, des programmes prédéfinis
vous guideront pour progresser sur telle ou telle phase de vol.

Pour un(e) élève-pilote: le début sera l'apprentissage de la mise en route de l'avion et des check-lists puis les exercices de sécurité puis apprendre à s'organiser dans un avion en navigation (piloter en tenant le log en affichant fréquences radio et transpondeur, faire le

bilan d'essence)et pour terminer le test blanc du PPL !
L'horaire sera le votre : 6h du matin ou 22h enfin … quand vous serrez autorisé(e) à utiliser le simulateur seul(e)!

Pour votre première séance, choisissez les créneaux « BCT » que je vous propose dans la ligne simulateur d'Aérogest Résa et prévenez-moi pour que je sois présent.

Le Chef Pilote, Patrick BOURCHET