



ACVH Info

Le journal
de l'Aéro-Club
Valenciennes - Hainaut

Sommaire :

- Le Mot du Président
- Tickets d'essence
- Tarifs 2010
- 2009... le bilan
- Dossier (suite)
- L'enfer des pilotes
- Commission sécurité
- Sécurité : loisirs et professionnalisme
- Votre bureau
- En bref
- Bravo pour leur réussite
- Dates à retenir
- Bienvenue à...
- Médecins aéronautiques

Tickets d'essence

Faisant suite à la dernière facturation du gestionnaire de l'aérodrome, un problème d'identification d'appareil a été constaté.

Veillez à bien remplir sur l'écran tactile de la pompe et sur le bon affichage, l'immatriculation de votre avion car dans le cas contraire il n'y a aucune identification sur la facture.

Tarifs 2010

L'ensemble des tarifs 2010 est disponible sur le site internet du club.

LE MOT DU PRESIDENT

L'ambition de notre Association est de devenir un grand Aéroclub en intégrant les évolutions de son environnement.

Pour mettre en œuvre cet objectif, depuis quelques années, nous avons engagé une politique de développement visant à consolider notre activité (instruction, vols, cours théorique...) et à mener une stratégie de diversification de nouvelles activités (vols de mise en garde, voltige, voyage...).

Le mois de janvier a été l'occasion d'engager une réflexion sur le mode de fonctionnement de notre association.

D'une manière générale, il ressort une certaine inquiétude sur notre avenir. A juste titre.

Comme présenté lors de l'Assemblée Générale Ordinaire du Samedi 16 Janvier, il est à relever que 70 % des heures totales effectuées en 2009 l'ont été par une trentaine de membres, en grande majorité des élèves, ce qui n'augure pas favorablement de notre avenir. En effet, cette activité d'instruction ne représente qu'un tiers des heures totales dans les autres aéro-clubs. **A ce sujet, il convient de rappeler que chaque membre est tenu de voler au minimum 8 heures chaque année (cf règlement intérieur du club paragraphe 3.2 « Entraînement des pilotes »).**

De plus, les évolutions de la réglementation, des technologies et des comportements vont s'accélérer dans les prochaines années. Nous devons anticiper ces évolutions, nous adapter et conserver les valeurs auxquelles nous sommes attachés.

Notre projet pour les années à venir peut se résumer ainsi :

- * poursuivre le développement de l'activité
- * élargir le périmètre de membres potentiels ou de clients potentiels (permanence...)
- * achever les nouveaux locaux
- * évaluer le fonctionnement des systèmes, développer la qualité, améliorer nos procédures et promouvoir toutes mesures visant à sécuriser notre activité (Commission Sécurité).

Nos marges de progrès sont aussi à trouver à l'intérieur de l'association. L'amélioration de nos processus et de nos « bonnes pratiques » au quotidien, sont des leviers puissants de progrès.

Ils requièrent de profonds changements de comportements et de méthodes d'utilisation des biens associatifs. C'est sur ces fondamentaux internes et externes, et doté d'une structure financière stable et solide, que l'association continuera de progresser.

Je vous souhaite à toutes et à tous de bons vols en toute sécurité.



2009... le bilan

94 adhérents, dont 9 instructeurs et 2 médecins aéronautiques composaient le club l'année dernière.

Il y a eu :

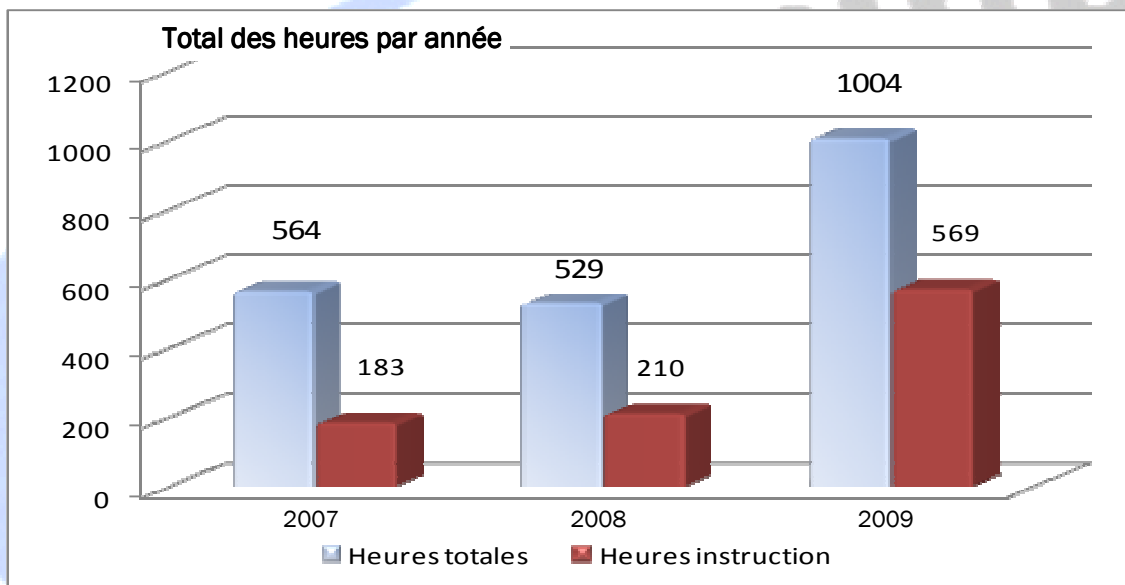
- * 7 lâchés : *Quentin DECLERCQ, Thomas DECLERCQ, Denis DUQUESNE, Olivier GARNIER, Claude KOSI, Louis MINE, Stéphane POTIN.*
- * 7 brevets de base : *Philippe DERPION, Sergio DI DONATO, Geoffroy FONTAINE, Stéphane GAUDEFROY, Caroline MAUS, Jérôme OUVRARD, Pierre PIOGE.*
- * 5 PPL : *Julien BROQUIER, Sergio DI DONATO, Geoffroy FONTAINE, Caroline MAUS, Jérôme OUVRARD.*

Action engagées :

- * Développement de l'école de pilotage : recrutement de nouveaux élèves en facilitant leurs intégrations au sein de l'association (cotisations gratuites, heure de vol

offerte...)

- * Pack d'heures avec une heure offerte
- * Manifestations, Voyages, Voltige
- * Plaquette commerciale
- * Suivi rigoureux des coûts et des entretiens
- * Renforcement de la sécurité des biens et des personnes : mise en place d'une cellule de sécurité
- * Des nouveaux bureaux, toiture en photovoltaïque, futur Club House
- * Journal mensuel interne
- * Rénovation du site Internet et du forum
- * Changement du moteur du F-GCRT
- * Arrêt du F-BRVJ
- * Gestion informatique des vols et de la comptabilité sous OPENFLYERS



*CAP 10 et DA40

Dossier : Maintien des ZIT (suite)

Rappel : Le 14 avril 2009, le gouvernement a très officiellement été interpellé par un député, sur l'intérêt de maintenir les zones interdites temporaires (ZIT). Le secrétaire d'état aux Transports a deux mois pour répondre à cette question d'un député. Une question qui n'est pas arrivée par hasard à l'Assemblée Nationale. Elle est l'aboutissement d'une action individuelle entreprise par un pilote privé excédé par la prolifération des ZIT.

Dans son courrier, Olivier Monnot explique au Président de la République, au Premier Ministre, aux divers ministres concernés et à plusieurs députés et sénateurs sensibilisés à la cause de l'aviation légère que les ZIT peuvent être dangereuses pour les pilotes privés et leur passagers. « Elles peuvent pousser un pilote à se mettre dans des conditions météo dangereuses pour éviter de pénétrer une ZIT. Le danger existe également lors d'une interception suite à la pénétration de ZIT réelle ou supposée. La manœuvre peut perturber le pilote, et en mettant parfois en péril l'avion léger ou l'ULM en raison des importantes turbulences de sillages provoquées par un Mirage ou Rafale serrant de trop près l'avion ». Olivier Monnot reprenait des exemples de situations réelles de ces deux dangers.



Ces arguments ont semble-t-il fait mouche puisque cette fois-ci, les chefs de cabinet de l'Elysées et de Matignon ont fait une réponse rapide. Bien que formelles, ces réponses ont le mérite d'exister. L'action auprès des députés a aussi débouché sur une question écrite au secrétaire d'état aux Transports qui a deux mois, à compter de la date de publication de la question au Journal Officiel, pour donner une réponse circonstanciée.

On peut donc légitimement penser qu'en ce moment, la DGAC est en train de plancher sur la question des ZIT. Ne soyons pas naïfs. Le secrétaire d'état ne devrait pas annoncer, au plus tard mi-juin 2009, la suppression des ZIT. Mais une chose est sûre : le débat est ouvert. Et il l'est grâce à l'initiative individuelle d'un pilote privé citoyen.

Gil Roy - Journaliste Aéronautique
www.aerobuzz.fr

Avec l'aimable autorisation de Gil ROY pour la publication de son article dans le journal Info ACVH.

Conformément au code de l'aviation civile (art. L. 131-3), l'aéronef qui s'engage dans la zone interdite sans y être autorisé doit, dès qu'il s'en aperçoit, atterrir sur l'aérodrome le plus proche situé en dehors de cette zone. S'il est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir son allure, descendre à l'altitude imposée et atterrir sur l'aérodrome indiqué. Les infractions aux dispositions prévues pour la zone interdite sont passibles (art. L. 150-4) d'une amende de 15 000 à 45 000 euros et/ou d'un emprisonnement de six mois à un an. En outre, l'autorité publique peut retenir sur place l'aéronef avec lequel une quelconque infraction aux dispositions du code de l'aviation civile a été commise, et le pilote est susceptible de poursuites judiciaires.

L'enfer des pilotes (humour)

Un pilote meurt et va en enfer. Alors qu'il attend le diable, il remarque 3 portes. Le diable n'arrive pas, alors il marche jusqu'à la première porte et regarde derrière...

Il voit un pilote tout seul, transpirant devant des alarmes successives, des sirènes hurlantes et des alertes multiples. Fermant rapidement cette porte, il essaye la seconde. Là il voit un pilote faisant checklist sur checklist sans s'arrêter. Claquant cette porte, il va à la troisième et dernière.

Dedans, il y a un pilote, et trois hôteses lui préparant du café, servant les repas et aux petits soins du pilote. Souriant, il ferme doucement la porte et retourne s'asseoir. Le diable finit par arriver et lui demande de choisir une porte.

Il rit et choisit la porte numéro 3.

"Désolé" répond le diable. "La troisième porte, c'est l'enfer des hôteses".

Commission sécurité

En référence à l'article du dernier journal publié et à la suite des explications données par Jean-Bernard TRITSCH lors de l'Assemblée Générale, la commission sécurité va être constituée. La mise en place de cette commission est pour concrétiser les actions visant à améliorer la sécurité au sein de l'aéro-club.

Elle a pour rôle principal de veiller au maintien et à l'amélioration des aspects sécurité liés à la mise en œuvre des moyens de l'aéro-club. Elle ne se substitue pas au chef-pilote, mais elle collabore étroitement avec lui, afin d'identifier les points particuliers à améliorer en ce qui concerne l'utilisation des aéronefs.

Le rôle :

- * identifier (analyse aérodiagnostic, retour d'expérience,...)
- * proposer (solution chiffré à soumettre au bureau)
- * mise en œuvre (réalisation ou suivi de réalisation)

Par exemple après le 1er inventaire établi le 23 septembre 2009 : accès au personnel autorisé, mise en œuvre des avions et respect d'un « package » permettant d'éviter le roulage aléatoire des avions sur le tarmac, information des risques et des procédures, perfectionnement des pilotes (espaces aériens proches, anglais aéronautique, emploi des extincteur, formation BP, etc...).

La commission est composé d'un animateur (Jean-Bernard) et de membres de l'aéro-club (élèves, Brevet de Base, PPL), tous volontaires pour participer à la démarche.

La constitution de la commission doit se faire au plus vite afin d'aborder la saison 2010 en « toute sécurité »

Le premier travail de la commission aura pour objectif :

- * recenser les actions d'amélioration de la sécurité (par thème : locaux, avions, pilotes)
- * de leur affecter un classement au regard des critères de durée de réalisation (courte, longue)
- * d'étudier la mise en œuvre des actions prioritaires, quelle soit leur niveau de faisabilité, des actions indispensables et abordables, ainsi que des actions souhaitables et économiques.

Merci de contacter Jean-Bernard TRITSCH.

Sécurité : loisirs et professionnalisme

Les vols de l'Aviation légère sont principalement des vols dits de « loisir » par des pilotes qui veulent pour la plupart seulement se distraire en assouvissant leur passion de l'aviation.

Il est certain que les pilotes de loisir, même s'ils peuvent en comprendre l'utilité, voire la nécessité, ne sont pas toujours prêts à accepter toutes les contraintes d'une formation rigoureuse, de contrôles périodiques et d'un encadrement technique par des instructeurs qui sont exigeants parce que investis de lourdes responsabilités dont, hélas, la légitimité et le rôle essentiel ne sont pas toujours clairement reconnus.

C'est dans ces constats que, sans doute, réside toute l'ambiguïté de la situation de l'Aviation légère de loisir.

Peut-on pratiquer en « amateur » une activité de type « professionnel » en conciliant loisir et sécurité, dans un espace aérien utilisé aussi par les aviations commerciales et militaires donc nécessairement très réglementé et limité ?

« 95 % des accidents sont dus à des erreurs humaines, impliquant, les pilotes, les contrôleurs, les mécaniciens ou les concepteurs d'aéronefs »

Énoncé sous cette forme la question en soulève une multitude d'autres, en particulier pour les instructeurs-avions qui, eux mêmes bénévoles pour la grande majorité, doivent néanmoins acquérir des qualifications très techniques et faire preuve ensuite de comportements très professionnels dans un milieu d'amateurs.

.../...

95 % des accidents sont dus à des erreurs humaines, impliquant, les pilotes, les contrôleurs, les mécaniciens ou les concepteurs d'aéronefs.

Environ 80 % d'entre eux sont dus à des erreurs des équipages de conduite. Il faut partir des accidents pour traiter le problème et mettre sur pied un véritable « cursus de sécurité des vols » adaptés à la réalité des faits.

Le cours « facteurs humains » du manuel de pilote d'avion, très théorique et employant souvent des termes abstraits, est plus un cours de médecine aéronautique et de psychologie que de mises en gardes et de conseils pour assurer la sécurité des vols des pilotes privés.

Le dernier test « facteurs humains » de l'examen PPL (octobre 2009), entièrement basé sur le manuel du pilote avion, ne comporte aucune question ayant un rapport direct avec la sécurité ! La première question, par exemple, porte sur les différences de proportion de l'oxygène dans l'air en fonction de l'altitude. C'est une question piège ; la connaissance de la réponse, la proportion d'oxygène dans l'air reste constante, est sans signification en matière de sécurité des vols.

Ce qui est important pour un pilote, ce n'est pas de savoir que la pression partielle d'oxygène dans les alvéoles pul-

monaire diminue avec l'altitude, mais qu'à partir de 12 500 pieds, il risque des problèmes physiologiques pouvant avoir des conséquences dramatiques pour la poursuite du vol et qu'au-delà de 20 000 pieds, sans apport d'oxygène embarqué, il risque une rapide syncope, terme que tout le monde connaît et non un « collapsus », terme peu approprié qui recouvre trop de pathologies et de symptômes différents. Tout le reste du test est du même tonneau (...Mémoire court terme, long terme ! Largeur du champ visuel ! Sons néfastes pour l'oreille humaine ! Relation stress performance ! Processus de prise de conscience, cognitif, superficiel, conceptuel ou décisionnel !) cela ne peut intéresser que les psys, pas les pilotes à qui il faut donner des consignes concrètes.

Même le BEA, qui se trouve dans l'obligation légale de ne pas porter de jugement sur les responsabilités et qui doit donc se contenter de s'en tenir aux faits dans les rapports qu'il produit, ne permet pas toujours de déterminer quelles sont les solutions à apporter pour que les accidents ne soient pas répétitifs.

La diminution des erreurs humaines ne peut donc s'acquérir que par la mise en garde, l'entraînement et la confrontation avec les difficultés de pilotage ou les situations difficiles, le respect de la discipline, la prise de décision, le développement du jugement et l'exercice parfois du simple bon sens.

C'est bien dans ces domaines que le rôle de l'instructeur est déterminant et irremplaçable. Il n'y aura pas d'amélioration significative de la sécurité des vols sans une totale implication des instructeurs soutenus par l'instance qui les représente.

Extrait d'un article du journal « Double Commande » publié par l'Association Nationale de Pilotes Instructeurs (ANPI) - N° 78 - Symposium sur la sécurité

*Comité de Direction ANPI
Edouard CRESPIEN FI Secrétaire Général ANPI*

Votre bureau

Président	Farad ZATAR
Vice Président	Jean Bernard TRITSCH
Secrétaire	Bernard VERRIER
Secrétaire Adjoint	Jean Pierre VENDEVILLE
Trésorier	Michel SILVERT
Trésorier Adjoint	Philippe MINE

Julien BROQUIER*	Michel DOCTOBRE
Olivier DUCHENE	Christophe MAZARS
Thierry DENOYELLE	Stéphane GAUDEFROY

* élu lors de la dernière assemblée.

En bref...

- ✓ Le dernier vol de l'année 2009 a été réalisé par Roger CANDELIER. 2010 a été ouvert par Stéphane GAUDE-FROY.
- ✓ Le premier PPL de 2010 est arrivé !!! Il s'agit de Pierre PIOGE dernièrement reçu à son examen pratique avec 4 reports de date à cause de la météo. Toutes nos félicitations.
- ✓ Christopher BRAIN, notre membre le plus « british », est en train d'élaborer des cours de phraséologie anglaise afin de vous former. Dès que Christopher sera « ready » une info spéciale vous sera communiquée.
- ✓ NAV 2000, le site aéronautique si précieux pour les pilotes, vient de fermer faute de « repreneur ». Dommage pour les infos... mais un projet NAV2010 est en cours... à suivre !
- ✓ <http://avialogs.com/> c'est le site de Benoît de Mulder. Il s'agit de la mise en ligne des manuels de vol. Il y a actuellement 171 appareils pour 270 documents.
- ✓ La PAF est devenue la première formation acrobatique militaire dont le learder est une femme. La passation de pouvoir a eu lieu le 24 novembre 2009 sur la Base Aérienne de Salon de Provence. En même temps, la RAF vient d'intégrer leur première femme (Flight Lieutenant Kisty MOORE).
- ✓ La FFA s'offre France Télévisions pour la campagne 2010 de promotion nationale des aéro-clubs. Les spots télévisés de 15 secondes viendront se substituer aux encarts publicitaires dans la presse écrite nationale et aux messages sur les radios. La promotion « Devenir pilote, ce n'est pas une idée en l'air » prend son envol du 21 au 24 mai 2010 (week-end de la Pentecôte).
- ✓ Info de la DGAC : cette année, il sera possible aux pilotes détenteurs des qualifications de classe SEP de proroger ces qualifications par internet... à suivre ! En attendant, le bureau du service des licences à Lesquin tient une permanence tous les lundis de 9h30 à 12h et de 14h à 17h. Le formulaire de redevance est disponible en téléchargement sur le site du club.
- ✓ Redevances des titres payables sur internet par carte bleue : <http://redevances.dcs.aviation-civile.gouv.fr>



Bravo pour leur réussite



PPL (pratique)
PIOGE Pierre

Dates à retenir

- Du 3 au 11 avril : **Sécurité - Voltige**
- Dimanche 18 avril : **Nettoyage de printemps**
- Du 1er au 7 mai : **Sécurité - Voltige**
- Dimanche 16 mai : **1er rallye aérien du club**
- Du 21 au 24 mai : **Campagne de promotion des aéro-clubs**
- Dimanche 20 juin: **Jour le plus long**

En prévision : voyages, soirée.

D'autres infos & dates vous seront communiquées par affichage au club et par mail.

RAPPEL : des cours théoriques se déroulent chaque vendredi de 18h30 à 20h30.

Bienvenue à...



COUSIN Charlotte
SAGNIEZ Philippe

Médecins Aéronautiques

Alain Michel, 73 Av. Barbusse Marly 03.27.33.13.82
Philippe Mine, 18 Rue Roger Salengro Thiant 03.27.24.66.66



ZI N°2

59121-PROUVY

☎ 📠 +33 (0)3.27.21.27.27

✉ contact@aeroclubvalenciennes.com

Une idée...
Des remarques...
Des suggestions...

Nous sommes à

Retrouvez-nous sur le web
aeroclubvalenciennes.com