

Un président heureux

EDITO

Le président Patrick Bourchet

Tout d'abord un rapide bilan du 1^{er} semestre 2002, résumant celui fait au Conseil d'Administration le 26 juin. Nos heures de vol se réalisent selon les prévisions et la trésorerie est donc correcte. L'équipe de pilotes qui consacre du temps et de l'énergie au fonctionnement du club se renforce, quelques-uns nous donnent le petit de pouce qui fait que les membres du Conseil d'Administration ne se sentent pas débordés par l'ampleur de la tâche.

L'équipe des finances arrive ainsi à un travail plus fin qui, entre autre se concrétise par des relances de paiement à certains d'entre vous. Je rappelle à tous que, les vols se payent comptants et pourtant ce sont 7000 euros que nous essayons de ramener au bercail. Chacun y va de sa petite dette (50 euros) au retard plus important (300 euros) représentant un ou deux grands vols. Qui sont ces pilotes ?

Souvent des fidèles qui règlent rapidement après rappel. Réglez après le vol à l'ACAM sera beaucoup mieux. Ce serait un vrai signe de bon fonctionnement de notre association.

Le bâtiment et son jardin s'embellissent, ce sont des heures de travail qui sont nécessaires. Un dimanche par mois (le matin seulement car il fait trop chaud l'après-midi).

Le conseil d'Administration vous invite à venir donner un petit coup de main. Au programme de la peinture, d'abord transformer les arrêtes bleues des bungalows en gris. (norme officielle de l'Aérodrome) puis nous envisageons des peintures intérieures dans le Club House et un peu de jardinage etc... Prochain rendez-vous le dimanche 28 juillet 2002.

A l'automne nous espérons que les finances nous permettront de réaliser un double toit sur l'ensemble des bungalows. Il nous protégera de l'eau (une dizaine de fuites apparaissent dès qu'il pleut), du froid en hiver et du soleil pour l'été 2003. La facture sera plus légère si nous trouvons six pilotes pour chacun des deux samedis que dureront les travaux pour aider les ouvriers. Bien sûr c'est l'entreprise d'un pilote qui propose un chantier de ce genre ; Côté vol : Remercions chacun pour son sérieux : pas de casse tête, travailler l'atterrissage vent de travers (spécialité de l'été), l'usure des pneus prouve que des progrès sont possibles. Le changement du moteur du Piper EH est organisé pour fin août (prévoir 5 jours d'indisponibilité).

Quelques grands vols ont eut lieu : Grèce-Malte-Portugal-Ouessant. Des comptes rendus avec photos sont disponibles dans le hall.

Le barbecue du 12 juillet au soir permettra d'en voir plus sur écran vidéo de PC. On constate ainsi qu'au sein du club des pilotes pourront vous conseiller lorsque vous voudrez déployer vos ailes grandissantes. Beaucoup de sorties « restaurants » sur la journée ont lieu. Bien des équipes acceptent un nouveau venu. Nouveaux arrivants au club et jeunes brevetés ne soyez pas timides !

Un travail inattendu est apparu fin juin : œuvrer pour le développement du terrain ; il est pour cela nécessaire de réunir les utilisateurs du terrain et d'aller frapper à des portes bien loin de nos cockpits mais incontournables : Aviation Civile, Conseil Régional.

Cela nous permettra d'avoir un Aérodrome répondant mieux à nos besoins : avoir des places de parking pour démarrer nos avions, un taxiway pour s'aligner directement au seuil 33, un balisage pour voler de nuit et une piste en herbe pour les avions à train classique.

Pendant l'été l'équipe de bénévoles continuera d'assurer le fonctionnement du club et vous souhaite à tous de bons vols.

Je me permets une conclusion très personnelle : j'aime m'occuper des avions et de tout ce qui s'y rattache, je constate que le club est dynamique alors sachez que je suis un président heureux.

AU-DELA DU TOUR DE PISTE

Merci à ceux qui, par leurs récits et leurs photos nous font un peu partager leurs voyages. Nous ne pouvons malheureusement n'en publier que des extraits. Nous commençons par la Grèce, juste pour nous mettre l'eau (ou l'ouzo) à la bouche. D'autres suivront dans les prochains bulletins. Vous pouvez consulter les récits complets et les photos au Club.

Καλο Ταξιδι *

Georges Kouyoumontzakis

AIX LES MILLES, samedi matin le 4 mai, nous devions être au terrain à 7 heures, mais il pleut des trombes et sur mon portable, que je viens tout juste d'allumer, Antoine a laissé un message retardant l'heure du rendez-vous.

Je fais malgré tout un coup d'**AEROFAX**, mais c'est pourri partout et surtout vers le sud-est et la CORSE.

On attendra toute la journée !
Peut-être demain il fera beau !

Dimanche 5 mai, ce n'est pas **CAVOK**, mais il fait assez beau pour partir.

Chargement des avions expédié ; nous sommes cinq, trois dans l'ECHO-HOTEL et deux dans le FOX-NOVEMBER comme cela il n'y a pas de calculs de centrage à effectuer, nous sommes dans les courbes.

Nous remontons la piste.
Nous avons fixé l'ordre de la "patrouille" FOX-NOVEMBER en tête avec Bernard LEVASSEUR en place gauche et en second ECHO-HOTEL avec Georges KOUYOUMONTZAKIS en place gauche.

Nous passons sur la fréquence de **PROVENCE**, il y a le répondeur, on bascule sur MARSEILLE INFO qui, au premier contact, nous demande si le Président est avec nous, c'est **bô** la notoriété !
Montée jusqu'au FL75, ça y est, il fait beau.

* Kalo Taxidi : Bon Voyage
Photos : G. Kouyoumontzakis

Vol sans encombre jusqu'à la côte du CAP CORSE si ce n'est que **NICE APPROCHE** nous demande de les rappeler à LAMER, c'est sur leur QDM190, ça on sait faire en plus c'est facile puisque les messages sont d'abord passés au FOX-NOVEMBER, on a le temps de préparer sa réponse.

Pas de problème la traversée jusqu'en CORSE c'est encore notre jardin privé.

Après avoir passé le CAP CORSE un changement de régime de vent nous met dans des turbulences fort sympathiques.



Gérard Cassan passe le Grand Sasso

Approche et atterrissage à MARINA DI CAMPO sans encombre, refueling, et on dépose des plans de vol vers BARI, avec un passage verticale de PESCARA. Les équipages changent ; c'est Gérard CASSAN qui passe à gauche dans l'ECHO-HOTEL et Antoine MOTA dans le FOX-NOVEMBER.

Décollage et cheminement par GIGLIO, vers la zone de **GROSETTO**, c'est dimanche, mais malgré tout le contrôle nous impose des points de passage et des altitudes, on affiche l'ADF et le VOR de **BOLSENA** et fouette cochér !

Par contre, il sera très difficile d'avoir le contact avec **ROME INFO** : tout le monde parle en même temps (si ça se trouve, ils font des gestes, même !) et en plus nous sommes sûrement cachés par le relief.

La météo s'est légèrement dégradée depuis que nous sommes en Italie

continentale, des cumulus forment une couche disjointe entre Skattered et Broken, mais pour le moment pas de problèmes ; de temps en temps une petite bruine orne le pare-brise, nous passons les divers points que nous avons prévu et juste avant le GRAN

SASSO nous passons un lac en Y et choisissons le bon passage (ça ne vous rappelle rien ?).

Vingt minutes après, passage verticale de PESCARA puis nous longeons la cote en signalant nos passages aux points de report tout d'abord à **PESCARA APPROACH** puis à **AMENDOLA** qui contrôle la zone autour de FOGGIA.

Pour on ne sait quelle raison, on nous demande de faire le tour du massif du Gargano et de passer par le VOR de VIETTE.

La côte est belle, la météo aussi nous volons à 3500 pieds, et on se fait une petite patrouille pas très serrée pour faire des photos.

Puis **BARI APPROACH** et **BARI TOUR** et c'est un atterro avec du vent plein travers gauche. On suit le FOLLOW ME CAR et au parking mauvaise surprise : ce dimanche là il y a un NOTAM et on ne peut pas avoir d'essence.

Pour le FOX-NOVEMBER, pas de problème mais pour l'ECHO-HOTEL pour lequel nous n'avons pas pris la précaution de mixer le vol vers CORFOU, cela risque d'être limite.

Heureusement Antoine s'est muni de tout un arsenal d'outils dans lequel il y a une pompe et un entonnoir ; on va pomper quinze litres dans le réservoir supplémentaire du FOX-NOVEMBER et les mettre dans le réservoir le moins plein de l'ECHO-HOTEL, donc, à droite, j'ai à peu près 25 minutes et à gauche 1 heure 30, CORFOU est à 1 heure 40 de vol, il me restera 15 minutes au cas ou !

Décollage sur le moins vide, puis on passe sur le moins plein que l'on va épuiser.

Donc dans la tête : le moteur ratatouille, la pompe sur ON, changer de réservoir !

On passe BRINDISI par le cheminement ouest en se reportant sur des villages qui se ressemblent tous, SAN PIETRO VERNOTICO, TREPUZZI. Heureusement il y a des radiales et aussi j'allais l'oublier le GPS dont Gérard se sert allègrement.

Au moment de passer sur la mer exactement 25 minutes après être passé sur le gauche, le moteur ratatouille et redémarre, on n'a même pas perdu 200 pieds. A partir de là, on est dans le blanc et on pilote à la maquette, jusqu'au point TIGRA, à ce moment là on a perdu le contact avec **BRINDISI APPROACH** et on contacte **CORFOU**

« **KERKIRA APPROACH** from ECHO-HOTEL *Καλιμερα!* » et nous voilà dans l'espace aérien Grec. On nous assigne des points de report et je me rends compte qu'en descendant j'ai doublé sans le voir FOX-NOVEMBER.

OTHONI, PALE 2000 Pieds maxi, je demande les consignes et le contrôle me propose une verticale 1500 pieds, puis, vent arrière main droite, je rentre dans la boîte le VOR **GARITSA 108,80**, qui est dans l'axe de piste 35 et atterro impeccable, roulage entre les gros porteurs et derrière le FOLLOW ME CAR, on demande à faire le plein pendant que FOX-NOVEMBER se pose et on attache les avions.

Il me restait 15 litres donc depuis ce matin même en comptant le vol MARINA DI CAMPO-BRINDISI non mixturé, et en enlevant les 15 litres rajoutés, on a fait 29 litres à l'heure c'est pas mal.

Une voiture des Olympics Airways vient nous chercher et nous amène aux formalités pendant que Bernard va payer l'essence.

Tout est écrit en Grec, bien sûr, et heureusement que nous sommes deux, Gisèle et moi, à avoir quelques notions ; nous passons par l'ΕΞΟΔΟ et la police "intra-schengen" (les colonels ne sont pas très loin !).

On accroche deux Taxis et on leur demande de nous amener à des hôtels, ça va être dur car aujourd'hui c'est la Pâques orthodoxe la plus grande fête de cette religion chrétienno-païenne !

Donc je dis au chauffeur la phrase sacrée du jour de Pâques : " *Χριστος Ανεστη!* " (le christ est ressuscité !) il est surpris et je raconte mon histoire.

Deux hôtels en bord de mer, Atlantis et Ionnia, une douche et on cherche un restaurant, *ena Taverna* ; on en trouvera une typique dans laquelle on est servi par un petit garçon de 12 ans maxi et qui s'appelle Costa, nous allons manger des gyros (pas des gyrocompas évidemment !) dans un cornet fait avec une pita en buvant de la bière, et le premier *helenico cafe*.

La fatigue nous gagne et nous allons nous coucher.

Il fait chaud et la clim fait du bruit !

....

Vendredi 10 mai

Réveil tôt, petit déjeuner, taxis et arrivés à l'aéroport vers 10 heures.

Toutes formalités effectuées nous voilà dans la salle de briefing pour faire les plans de vols.

On a prévu KOS, le chapelet de petites îles orientées sud Nord le long de la côte turque, SAMOS et de là, un autre terrain sur lequel il y aurait de la 100 LL ;

Là commence l'aventure : soit ce sont des terrains pour lesquels il faut un préavis monstrueux, soit des terrains militaires, soit..., soit...

On pensait faire après SAMOS, SKYROS puis LARISSA, les météores puis CORFOU, mais là c'est la météo qui est défavorable, une perturbation bloque tout le nord de la Grèce.

Le contrôleur qui est avec nous se met en quatre, téléphone à droite à gauche, un type sympathique en un mot. Et puis d'un coup, il disparaît et arrive une chipie qui nous dit que rien d'autre que MYKONOS n'est possible et encore pas avec la route prévue, mais en suivant la ligne droite de la route IFR R19.

On a beau argumenter que nous sommes touristes, pilotes non IFR, elle nous raconte quelque chose au sujet de communications qui passent mal, et en plus ce n'est pas sûr que MYKONOS puisse nous permettre de stationner la nuit et il faudra peut-être prévoir d'aller plus loin !

Que faire ?

Aller à nos avions et décoller le plus vite possible vers MYKONOS.



Une île, une parmi tant d'autres !

Les équipages ont changé, Antoine et Georges sont restés dans les mêmes avions, Gérard passe dans le FOX-NOVEMBER et Bernard dans l'ECHO-HOTEL.

Donc décollage et prise directe vers la route IFR R19 et tire la route tout droit, de point en point, on passe d'île en île des grandes, des petites, puis KOS qui est une île toute en longueur sud-ouest nord-est, la piste est perpendiculaire au grand axe de l'île dans sa partie étroite, toute la route est située dans une zone libre d'îles à part des petits cailloux sur lesquels on voit malgré tout une maison, un petit port et quelques bateaux.

Par contre, d'en haut on voit qu'il y a des murets partout ; donc ces îles ont sûrement toutes été peuplées et exploitées .

Au point de vue navigation il n'y a pas grand problème si ce n'est un cap à tenir, on a un léger vent arrière droit et on est à la limite d'une couche de stratus qui n'a pas de densité dès qu'on la pénètre.

On s'annonce à chaque point de report KOPAR, AKINA, RIPLI, puis on approche NAXOS et nous prendrons contact avec MYKONOS. Le vent est aussi fort que lundi soir et là aussi l'atterro se fera à quatre mains.

Parking, on attache les avions à de gros cailloux et on fait les pleins, puis on monte à la tour afin de savoir si ils vont nous garder -à première vue le parking est vide-.

En conclusion

Deux avions, deux équipages, un ou deux passagers, c'est bien.

Un pilote de plus aurait été bienvenu pour diminuer la charge financière du voyage.

Vers la GRÈCE, il n'y a qu'un problème celui de l'essence et c'est un problème de taille, il y a en outre toutes ces formalités qui n'en finissent pas, et les problèmes de changement de plan de vol inopportuns liés à on ne sait trop quoi.

Certains terrains demandent des préavis, certains terrains privés sont ouverts sur « simple » coup de téléphone.

Du côté finances il vaut mieux partir avec de l'argent liquide car les retraits carte bancaire et paiement par cartes coûtent jusqu'à 5 % de commission.

Pour l'essence en GRÈCE, il n'y a qu'un « essencier » pour la 100 LL et il fait le prix qu'il veut donc sur certaines îles (cf . Mykonos !), les prix sont pharaoniques.

Les taxes sont variables pour un même terrain, le passager coûtant plus cher que l'équipage.

En ITALIE si l'on a une attestation que c'est un vol d'école, on peut bénéficier de la gratuité des taxes.

Sinon c'est une belle expérience, pour moi c'était le vol le plus lointain avec des paysages splendides et une quantité de survols maritimes maximale, d'ou la locations de canots qui grève encore les finances..

Cependant les quatre pilotes sont enchantés.

Quant à la passagère, élève-pilote, si elle n'a pas pu piloter en l'absence d'un instructeur, elle a engrangé une foule de renseignements intéressants qui lui seront sans doute très profitables.

Bien sûr on va pouvoir rester la fille de la tour ne comprends pas ce qu'on nous a dit à RODOS... nous non plus !



*Mykonos sans les moulins
n'est pas Mykonos !*

On retourne au même hôtel que l'on a réservé depuis l'aérogare et là on apprend que la bonne femme de l'aérogare prend sa commission et que l'hôtelier ne peut pas nous faire de remise à cause de cela.

Ballade de jour cette fois ci dans MYKONOS et recherche d'un restaurant, là on s'est bien fait avoir, c'était aussi cher que l'essence !

...
Lundi 13 mai

Il fait beau, même les météo n'en reviennent pas !

On fait les formalités d'usage, on paye les taxes, météo, plan de vol, plein des avions à l'Aéroclub, et nous voilà parti pour la plus longue étape du voyage ; PESCARA-AIX, 4 heures 30, mais une étape sans problème, nous avons fait la même route en sens inverse.

Le passage du GRAND SASSO se fait dans une trouée entre les cumulus, puis GROSETTO un ciel de petits cumulus, toujours

des problèmes pour joindre ROME à la radio.

Passé GROSETTO le cheminement vers l'île d'ELBE est connu et là on monte dans le bleu jusqu'à 6500 pieds.

ROME nous libère et on passe avec BASTIA, le retour va se faire en louvoyant entre les bancs de stratus qui ont la mauvaise habitude d'être toujours à l'altitude où vous voulez passer, puis la côte SAINT TROPEZ on quitte **NICE APPROCHE**, LE LUC est actif, et pour finir on passe sur 118,75.

On serait tenté d'appeler MYKONOS mais ce n'est qu'AIX et le retour aux réalités.

MEMO - PILOTE

De la jauge à huile

Gérard Vincent

Durant la visite « Pré Vol », une étape importante est constituée par la vérification du niveau de l'huile, dans le moteur de l'avion.

Ce contrôle est nécessaire pour garantir votre sécurité. Une absence ou un niveau trop faible de l'huile entraîne une usure prématurée du moteur, et à l'extrême, son arrêt....en vol... .

Sans aptitude particulière pour l'atterrissage en campagne, ou en région hostile, les conséquences peuvent être très néfastes, pour l'avion et ... pour le pilote.

Donc, il faut absolument vérifier le niveau d'huile pendant la « pré vol », mais il faut le faire correctement.

Type d'avion	Niveau lu sur la jauge à huile		
Z G / R U	4 Ajouter 1,5 l	5 Ajouter 0,5 l	6 Ne rien ajouter
E H	4 Ajouter 3 l	6 Ajouter 1 l	8 Ne rien ajouter
B X	4 Ajouter 3 l	6 Ajouter 1 l	8 Ne rien ajouter

Référence Huile :
Eté : 100
Hiver : 80

Après vérification et ajout d'huile si nécessaire, remettre la jauge en place, visser le bouchon avec 2 doigts :

Sans sauvagerie

Pas à fond

Sans forcer

Dès que, avec 2 doigts, on commence à sentir une résistance : **STOP**

Noter la quantité d'huile ajoutée, au départ ou à l'arrivée sur le carnet de route (idem essence).

Aux temps préhistoriques, nos ancêtres manifestaient leur force en se tapant sur la poitrine en hurlant.

Il semble que parmi nous, certains pilotes aient trouvé une autre méthode : serrer à fond le bouchon de la jauge d'huile.

Conséquence, le pilote suivant essaie de desserrer le bouchon : impossible avec 2 doigts, avec 2 mains en tenant le tube sur lequel le bouchon est vissé.

Il faut aller chercher une pince pour desserrer. En général le tube contenant la jauge tourne avec le bouchon jusqu'à rupture du frein en fil de fer bloquant le tube sur le carter moteur.

A ce stade l'avion doit être interdit de vol et il faut faire appel au mécanicien de l'un de nos ateliers agréés pour remettre les choses en état.

N'essayez pas d'aller voler sans avoir fait remonter le frein sur le tube de jauge.

Si vous le faisiez, en vol, les vibrations risquent de faire tourner le tube, il va se dévisser, tomber, et l'huile s'échappera du carter.

Le moteur s'arrêtera dans 5, 10, ou 15 minutes et nous sommes ramenés à l'hypothèse de l'atterrissage en campagne.

En conclusion, serrez le bouchon de la jauge d'huile très légèrement, avec 2 doigts.

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Les "news" du Club

Bienvenue

Ils ont rejoint l'ACAM en avril et mai :

Jean-Louis MARTINI	élève pilote
Adeline SOLER	élève pilote
Adel NAKOURI	élève pilote
Michel DAVID	TT
Jean DELTOUR	TT
Benoît DUSUZEAU	TT

Bienvenue à tous et bons vols.

Bravos !

Premier vol solo pour :

Patrice BELLISSANT

le 17 mai

élève de Raymond DELAUNAY.

test PPL pratique réussi pour :

Eric RENAULT

Le 16 mai

Qualification montagne pour :

Henri PARISIEN

Le 16 juin

Formé par Henri MERCIER

BB théorique réussi le 19 juin pour
Karen MALKA
Marie-Cécile GARCIN
Jean-Marc GENTIL (USPEG)

Félicitations à tous

Congés

Cathy FRANÇON sera en congé du
29 juin au 16 juillet
et du 14 au 27 août.

Elle sera suppléée au secrétariat par
mademoiselle Caroline BOURCHET.

Raymond DELAUNAY sera absent
du 29 juin au 8 juillet.

Entretien du Club

La prochaine journée travaux
entretien du club est fixée au :

dimanche 28 juillet.

Une autre aura lieu fin septembre.

On compte sur vous

Barbecue

Environ 70 personnes ont participé
au barbecue du 1^{er} juin, sous un
beau (et chaud!) soleil dans une
ambiance très conviviale.

L'organisation, sous la houlette de
Marie-Cécile GARCIN, a été très
appréciée.



Ya-pu-ka recommencer, mais cette
fois en soirée, le **vendredi 12 juillet**,
il fera plus frais et celà n'en sera que
plus agréable.

Brevet d'Initiation Aéronautique Remise des diplômes, promotion "Charles Lindbergh" 2002

La remise des diplômes pour la promotion "Charles Lindbergh" 2002 du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) s'est déroulée samedi 22 juin après-midi, dans les locaux de l'ACAM.

Une trentaine de jeunes garçons et filles de 14 à 17 ans, accompagnés de leurs parents et en présence de représentants de Dassault Aviation et de la Mairie d'Eguilles (*) ont reçu leur diplôme, et quelques souvenirs, et une magnifique photo du groupe devant un Mirage prise lors de la visite de Dassault à Istres. Ils ont pu également avoir des échanges avec des pilotes du Club et d'Eguilles Aviation autour d'un sympathique buffet.



Nous avons beaucoup regretté l'absence, pour raison de santé, de Jean LECUYOT, principal animateur et organisateur de la formation BIA.

Patrick BOURCHET a proposé aux titulaires du BIA de devenir, pour une somme modeste, membres associés de l'ACAM. Ceux qui le souhaitent pourront ainsi recevoir le bulletin du club, participer à diverses activités et voler comme passagers avec les pilotes du Club qui voudront bien les emmener avec eux.

(*) Etaient excusés : madame le maire d'Aix en Provence, monsieur l'adjoint aux sports, monsieur le président de l'Office Municipal des Sports

Tableau des heures de vol effectuées au cours des mois d'avril et mai sur les différents avions.

CLUB	AVIONS	AVRIL		MAI		TOTAL	
ACAM	ZG	56,15	206,05	60,30	247,00	116,45	453,05
	RU	81,30		86,25		167,55	
	EH	39,40		67,55		107,35	
	BX	28,40		32,10		60,50	
USPEG	BD	35,53	65,11	58,36	100,23	94,29	165,34
	MB	29,18		41,47		71,05	
ACS	AO	11,18	30,27	3,42	22,35	15,00	53,02
	VD	19,09		18,53		38,02	
EGUILLES	FN	6,55	6,55	56,33	56,33	63,28	63,28
		308,38		426,31		735,09	

EH : changement de moteur

Dès qu'il aura atteint la limite de son potentiel, fin août, le moteur de EH sera remplacé en échange standard. Le nouveau moteur est commandé et sera livré prochainement. L'immobilisation de l'avion sera inférieure à une semaine

Réservoir avant de BX

Le réservoir avant de BX qui fuyait sera remplacé.

Nettoyage des avions

Après chaque vol, y compris les vols d'instruction en DC, les pilotes doivent nettoyer la verrière et les bords d'attaque ailes et profondeur. Du matériel est à votre disposition dans le hangar, dans un petit placard dont une clé a été ajoutée au trousseau de chaque avion.

La **verrière** doit être essuyée avec la **peau de chamois**

Les **bords d'attaque** nettoyés avec l'**éponge**.

Merci pour le pilote suivant !

Est-ce trop demander ?

Attention à bien vérifier le contenu des sacs et à ne pas les mélanger. Chaque sac doit contenir un purgeur et un micro. Cela ne sert à rien d'avoir l'un ou l'autre en double, mais cela est très ennuyeux de ne pas en avoir.

De même les check-lists doivent rester dans les avions.

Les ceintures doivent être bouclées sur les sièges.

Les caches doivent être remis impérativement sur les prises d'air.

Survol maritime, gilets et canots

Rappel des règles en vigueur :

Gilets obligatoires :

pour les survol maritime à une distance des côtes supérieure à 10 fois l'altitude

C'est le cas notamment pour le transit côtier Marseille Montpellier à l'altitude imposée de 700 pieds (golfe de Fos) ou pour le transit côtier Cannes Marseille à 1000 ou 1500 pieds.

Canot (plus gilets !) obligatoire :

pour survol maritime à une distance supérieure à 50 NM des côtes. (Corse, Baléares...) Même en été l'eau est froide et l'hypothermie peut arriver plus vite que les secours !

Utilisation des Gilets

Les gilets actuellement en service à l'ACAM (5 gilets) et l'USPEG (4 gilets) sont garantis par une date limite, **à condition de ne pas ouvrir l'enveloppe qui les contient** (sauf, cela va de soi, en cas de nécessité !!!!).

S'ils sont ouverts, comme cela est arrivé récemment avec les gilets de l'USPEG, ils doivent être renvoyés chez le fournisseur pour être reconditionnés.

Les gilets doivent être réservés auprès du secrétariat, Lors de la prise des gilets vous devez vous inscrire sur la feuille et laisser une photocopie de votre carte d'identité

Canots

L'ACAM ne dispose plus de canot, mais on peut en louer auprès de Sud Air Equipement. (23 € par jour)

NOTAM LFTZ La Môle

Attention :

En raison de la densité du trafic IFR-VFR une ZRT en 2 parties centrée sur STP à été mise en place autour du terrain de la Môle. Jusqu'à 3000 pieds contact radio obligatoire avec l'AFIS de La Môle, de 3000 au FL95 transpondeur A+C sur 7000 fonctionnement obligatoire.

Le NOTAM complet est à votre disposition près de la planche de vol.

Activités Club

Voyages et sorties

Au cours du mois de mai, plusieurs voyages-club ont été effectués :

Grèce : 9 jours du 5 au 13 mai, 2 avions (EH et FN) 4 pilotes et 1 passagère, 30 heures de vol par avion (voir en page..)

Ile de Malte et Sicile : 3 jours du 14 au 16 mai 2 avions (EH et FN) 7 pilotes, 15 heures de vol par avion.

Le voyage prévu vers Prague et Cracovie a été transformé en un voyage au...Maroc , en raison du coût prohibitif des assurances en Pologne. 1 semaine 3 pilotes 1 avion de location 25 heures de vol.

Un voyage rassemblement montagne à Trento en Italie a du être annulé en raison de mauvaises conditions météo.

Une sortie Corse (EH, 3 pilotes 1 instructeur) conjointement avec 4 avions venus de Lognes, Vitry le François et Toussus le Noble

L'aménagement d'un "point voyages" est prévu au club-house. Outre le programme Club, il accueillera les propositions personnelles, on pourra y consulter les récits complets et les photos des voyages que voudront bien déposer les participants. De quoi rêver un peu, et s'instruire de l'expérience des autres.

Prochaines sorties:

Valréas

dimanche 7 juillet
départ 9h - déjeuner - retour 19h
Avions RU EH BX MB

Barcelonnette

dimanche 21 juillet
départ 9h - déjeuner - retour 19h
Avions : RU EH BX FN BD

Saint-Rambert

(à confirmer)
dimanche 18 août

Inscrivez vous.



Photo R. Delaunay

Vol de Nuit

La Nuit la plus courte

La nuit la plus courte a eu lieu le samedi 15 juin, avec le beau temps.

Le programme prévu (Aix Aubenas Albi Carcassonne Aix) a été réalisé avec 3 avions : BD EH FN qui ont effectué respectivement 4h30, 5h, et 5h10 de vol, soit 14h40 au total.

2 pilotes qualifiés VDN, 7 pilotes , 2 instructeurs, et un jeune stagiaire titulaire du BIA ont participé à ces vols.

Le balisage de Carcassonne n'était malheureusement pas en service.

Les prochains vols de nuit seront annoncés par affiche.

Vol montagne

Stage montagne à Mont Dauphin Saint-Crépin

Il se déroulera du 27 juillet au 4 août, chaque pilote choisissant la durée de son stage entre 1 et 8 jours.

Il y a déjà une douzaine de pilotes inscrits.

Pour tout renseignement s'adresser à Pierre PETRON : 06 10 82 42 33

Vendredi 12 juillet, à partir de 19 heures 30

Soirée Barbecue

Venez nombreux

Prix par personne : 9 €uros, payable à l'inscription

