

Aéro-Club
Aix - Marseille

ACAM

Donnez-vous des ailes...

EDITO

Aléas...

Pour le bureau, Yves Despas

Après le printemps et les voyages - dont nous continuons le récit dans ce numéro - les activités se sont bien poursuivies cet été à l'ACAM, avec un bilan d'heures de vol satisfaisant et conforme aux prévisions.

Enfin presque !

Car l'aviation ne serait plus l'aviation si quelque imprévu ne venait pas tout bouleverser.

Il est venu en l'occurrence de l'alliance d'une turbulence avec un tronc d'arbre, qui a sérieusement perturbé un atterrissage de BX, et provoqué quelques dégâts, comme vous pouvez le lire en détail en page 5.

Cet accident nous oblige à anticiper de quelques mois le changement de moteur de BX, qui, avec 1975 heures arrivait en fin de potentiel.

La grande visite que devait subir BX sera également faite en même temps que les réparations.

Nous espérons que tout sera terminé fin octobre, afin de permettre une reprise rapide de l'activité montagne.

Naturellement cela nous pose des problèmes de trésorerie que le Conseil d'Administration propose de résoudre en lançant une opération promotionnelle sur les comptes pilotes qui fait l'objet d'un courrier à tous les adhérents.

Avant de clore cet éditorial, un mot sur l'accident qui, hélas, a endeuillé la plateforme le 18 août.

Une enquête est bien sûr en cours pour en déterminer les causes.

Pour l'heure, nous ne pouvons qu'exprimer notre tristesse et nous incliner devant les victimes et le désarroi de leurs familles.

Certains, arguant de l'inquiétude des riverains, n'ont pas hésité à relancer une polémique - pour le moins mal venue en de telles circonstances - sur l'activité et l'existence même du terrain d'Aix les Milles.

Pour notre part, nous persistons à penser que ces questions, et notamment celle de la sécurité - la nôtre et celle des riverains - qui a toujours été et demeure une de nos préoccupations majeures, méritent un autre traitement.

Nous sommes prêts à en débattre, mais de façon sérieuse et dans un cadre adéquat, comme, par exemple, la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome dont le renouvellement est en cours sous l'autorité du préfet.

Enfin, il reste encore de beaux jours à venir, profitez-en pour faire d'agréables sorties.

Bons vols à tous. +

Représentation de l'Acam :

Association des usagers
de l'aérodrome :
Jean-Pierre LUTAUD
Gérard VINCENT

Commission Consultative
de l'Environnement :
Patrick BOURCHET, titulaire
Yves DESPAS, suppléant

Convention Provence Aviation

Il n'y a plus de convention entre
l'ACAM et Provence Aviation.

En conséquence :

Aucun pilote ou instructeur de
P.A ne peut voler sur les avions
de l'ACAM.

Inversement, aucun pilote ou
instructeur de l'ACAM ne peut
voler sur les avions de P.A.

(Voir le courrier de P. Bourchet à
Provence Aviation affiché au
Club)

Tous les administrateurs étaient présents sauf : G. Cassan, Eric Lesage, Jean-Jacques Pironti (absents ou excusés).

Etat de la flotte :

Le bilan des heures de vol est conforme aux prévisions.

Le remplacement du moteur de EH sera fait pour le 1^{er} septembre.

L'accident de BX :

Après un point sur les dégâts, les réparations à effectuer et l'estimation du coût le conseil se fixe comme objectif de refaire voler BX le plus vite possible (fin octobre).

Finances :

Si le compte d'exploitation est en équilibre, la trésorerie reste toujours tendue.

La réparation de BX implique d'anticiper des dépenses prévues en 2003. Pour trouver la trésorerie nécessaire le conseil décide par 12 voix pour et une abstention de lancer une opération promotionnelle sur les comptes pilotes et d'en informer chaque adhérent par courrier.

Relations avec nos partenaires :

La convention avec Provence Aviation a été dénoncée.

Le conseil décide d'une rencontre entre le bureau et l'ACS pour faire le point sur nos relations. Elle est fixée au 17 septembre.

Animation communication :

Le conseil fait le point sur la préparation et la tenue du stand à l'Assogora et fixe des dates pour différentes actions : sortie, barbecue, entretien club, etc...

La prochaine réunion du CA est fixée au 17 septembre à 19 heures. +

Comptes pilotes : opération promotionnelle

Pour un versement de 1000 euros, le compte pilote sera crédité de 1100 euros.

Seules les heures de vol, et uniquement sur les avions de l'ACAM (F-GJZG, F-GSRU, F-GIEH, F-BMBX) seront déduites du compte au fur et à mesure des vols effectués.

Le prix de la double commande, les taxes d'atterrissage, les cours théoriques, les cotisations et assurances ne seront pas déduits des 1100 euros.

L'opération est ouverte du 1^{er} septembre au 15 octobre

Elle concerne tous les adhérents de l'ACAM, à l'exception des membres de l'USPEG

Elèves pilotes

Vous êtes élève pilote, adhérent depuis peu à l'ACAM.

Vous avez un regard neuf, des choses à dire sur le fonctionnement du club, des suggestions...

Contactez Marie-Cécile GARCIN, élève pilote elle-même et membre du conseil d'administration qui souhaite connaître vos points de vue et en discuter avec vous.

M.C GARCIN: 06 20 55 63 74.

Démontage BX

Un grand merci aux équipes qui ont démonté et ramené BX à l'atelier après son accident.



AU-DELA DU TOUR DE PISTE

Sardaigne - Malte - Sicile, 14-15-16 mai

Gérard Vincent

Nous allons partir à 2 avions, FN et EH, avec :

Patrick BOURCHET, Bernard LEVASSEUR, Philippe LAURENT, Thierry AMOZIAL, Christophe DEWAVRIN, Claude SOLTANE, Gérard VINCENT.

Dernière vérification lundi 13 mai, pendant la 50h du FN. Il apparaît que le réservoir arrière fuit, l'avion sent fortement l'essence.

M. COLIN détecte 3 fissures, les bouche temporairement avec une résine : ne pas utiliser pendant 3 jours. Nous utiliserons les deux réservoirs d'aile.

Analyse des graphiques de chargement, centrage un peu arrière, mais dans les limites de l'épure.

Plans de vol déposés le lundi soir pour la première étape. Cartes IFR analysées pour utiliser les points de report et charger les GPS.

Première étape : AIX-FIGARI

Mardi matin 05h45 TU, décollage pour Figari, 3 pilotes et bagages dans FN, 4 pilotes dans EH.

A bord de EH, Christophe est en place gauche. Nous passons le VOR STP à 6h25, niveau 55, Merlu, la Corse est bientôt en vue. NW Ajaccio 7h35. Admiration de ce très beau paysage en longeant la côte ouest, nous arrivons dans la baie de FIGARI.

Atterrissage à 8h05, deux heures vingt pour ce trajet sans histoire. FN était devant nous et a déjà refait ses pleins. Nous l'imitons, c'est une erreur, l'essence est plus chère qu'à CAGLIARI où elle est détaxée. Compensation : pas de taxe d'atterrissage à FIGARI.

2^{ème} étape : FIGARI-CAGLIARI

Les choses sérieuses vont commencer. Personne à bord ne parlant italien, tout va se passer en "saxon", ...anglo-saxon, enfin en anglais pour la traversée de la Sardaigne.

Philippe est aux commandes, je vais assurer le décryptage du saxon aéronautique.

Décollage à 09h30, virage à gauche, nous sommes déjà en vue de "Capo testa", extrême Nord de la Sardaigne. Cap 180, altitude entre 3500 et 5500 pieds.

Tentative discrète de contact avec Alghero, pas de réponse, nous n'insistons pas.

Contact avec Patrick et le FN, tout va bien. Nous allons voler 1h30 au-dessus d'un très beau pays, apparemment bien mieux organisé que la Corse, cultivé, avec de grands lacs, des autoroutes et quelques villes assez importantes.

Verticale à l'ouest de Nuoro à 10h20. Lac de Mulargia, "go to" Senorbi point d'entrée de la zone de Cagliari. Contact Cagliari Elmas, approach, l'accent anglais est italien mais sans réelle difficulté.

Senorbi Sordiana, Sestu, nous sommes maintenant très près mais à 1500 pieds.

Les GPS s'éteignent, zone et aéroport de l'Otan à l'ouest de Cagliari oblige. Une ou deux minutes de flottement, nous savons que le terrain est devant mais nous ne le voyons pas encore.

Finalement il est là, le FN est en finale, se pose, nous suivons de près en finale.

Les pieds sur "les freins", ou plutôt tous volets sortis, plein réduit.

Le contrôle indique 2^{ème} sortie, FN sort à la première, Philippe pose très gentiment EH et va à la 2^{ème} sortie. FN doit revenir sur la piste et nous suivre. Il est 11h00 TU.

A CAGLIARI, nous allons rencontrer un certain niveau d'inefficacité, difficile à imaginer sans l'avoir vécu. Il va nous falloir 2h30 pour effectuer les 5 étapes obligatoires : Douane, Police, Essence, Plan de vol, étape administrative.

A leur décharge, l'aéroport est bouleversé par les constructions nouvelles en cours. Couronnement du tout : taxe par avion : 80€ ! Elmas Cagliari : à éviter.

3^{ème} étape : CAGLIARI - MALTE

Décollage, enfin, à 13h30 ; Bernard est en place gauche, nous allons voler pendant 3h15.

Il fait très beau, vent favorable 8 à 10 Kt.

Le contrôleur est assez souple, pas de zigzag sur le VOR de Carbonara. Cap 130, niveau 55 puis 75.

L'excellent GPS est en route pour nous guider sur les points IFR : Bular, Asbol, Uplit. Les reports sur ces points facilitent beaucoup nos contacts avec le contrôle. Le plus difficile sur cette traversée a été de se voir avec FN. Malgré le repérage sur les bateaux en mer, nous n'y avons pas réussi.

Un peu long mais formateur comme trajet : utilisation de l'horizon artificiel, discussions en "saxon"...



Le plein siouplâit...

Depuis un moment, nous voyons au nord la côte de Sicile.

Le VOR de Gozo est affiché et bien reçu. Gozo est une petite île juste avant Malte.

Elle est en vue, très plate comme Malte, avec de hautes falaises surplombant la mer. Nous longeons maintenant la côte sud de Malte pour venir nous présenter en 06. L'accent a changé, mais tout va bien. Kiss landing de Bernard, parking et nous quittons les avions. Christophe loue une Jeep pour nous 7, Patrick trouve un Hôtel.



Un bon aperçu du pays en allant "Downtown" au rythme légèrement trépidant, sautillant de notre Jeep. Distribution des chambres, et nous terminons la soirée dans un sympathique restaurant italien.

Mercredi matin : tourisme à La Valette.

Nous déambulons dans le centre. Beaucoup de très beaux monuments et palais en pierre couleur blanc cassé, vue magnifique sur les ports et leurs eaux profondes. La vie trépidante de l'île repose sur le tourisme, la réparation navale et, probablement les banques. Les Anglais ont laissé des traces : ordres, uniformes de la police, organisation et architecture des maisons récentes avec des "bow windows". Petit trajet en Jeep pour aller visiter une autre curiosité : M'Dina

Déjeuner rapide et départ pour l'aéroport. Inquiétude, Patrick et moi avons oublié de reprendre nos passeports à l'hôtel. Un taxi va nous les amener 30 minutes plus tard.

Formalités de départ, un peu plus rapides qu'en Italie, mais nous avons, avec Patrick, été réduit à faire du stop sur un taxiway pour déposer nos plans de vol.

4^{ème} étape : MALTE - PALERME

Décollage 14h30, Philippe est aux commandes de FN, Christophe et Thierry sont avec nous. Objectif la Sicile, Catane et l'Etna, détroit de Messine, détour vers le Stromboli avant de venir sur Palerme. Nous passons le VOR de Gozo, traversée vers la Sicile où nous entrons par Nelda. Cap 38 pour aller sur Catane. J'écoute le passage de EH obligé de suivre à 1000 pieds sol le cheminement VFR par Lentini et Foce di Simetó, avant de couper les axes de Catane. Echange avec Patrick sur 123.45, je vais dire que je ne connais pas le cheminement VFR pour rester à 3000 pieds. Contact avec l'approche : descendez à 1000 pieds et suivez la procédure VFR. Je réponds : je ne connais pas. Blanc de 10 secondes : je suis très en colère dit le contrôleur. Si vous ne connaissez pas, retour sur Malte !

Blanc radio, la pression monte dans l'avion. Je rappelle et soudain je connais le point Foce di Simetó. Il m'indique de m'y reporter. Une fois verticale : "orbitez " ! nous avons fait 3 fois 360° avant d'obtenir l'autorisation de passage.

"Reportez vous sur Taormina"

"-donnez moi un cap radar sur Taormina"

"-je n'ai pas de radar" dit le méchant contrôleur

Bien compris, je remonte immédiatement vers 3000 pieds pour passer au nord de l'Etna.

Nous avons perdu du temps et de l'essence. Bref meeting dans l'avion pour décider d'oublier le Stromboli et de couper la pointe Nord-est de la Sicile. Adieu Messine, cap sur Capo d'Orlando sur la côte Nord.

Paysages superbes avec les petits villages perchés, mais cela commence à bouger pas mal sur les reliefs. Voile nuageux au nord. La côte nord est en vue, nous nous dirigeons vers Palerme et le point d'entrée du circuit : Capo Galo, l'essence baisse. Contact radio à 5 minutes de Capo Galo, verticale, là le contrôleur nous commande : "orbitez 10 minutes".

Cela fait plus de 3 heures que nous volons, je ne vais pas accepter. "OK pour orbiter, mais pas trop longtemps, je vais être "short petrol". Patrick arrive aussi, il me laisse passer. "endurance ?" demande l'approche. Réponse : 20 minutes. Je suis à 5000 pieds, bien décidé si besoin est, à me poser sur une des deux pistes, avec ou sans accord. 10 secondes s'écoulent puis " OK pour la vent arrière. Je me pose en 07 avec un dernier petit plaisir : volets à 40°, l'avion semble s'arrêter.

Je suis la voiture "follow me", arrivée au parking.

La police est déjà là. Les 2 Cdb doivent se présenter à l'exploitant. La demoiselle à l'accueil nous prévient : on va vous dire qu'il n'y a pas de place. Vu la taille et le taux d'occupation de l'aéroport, je pense qu'on pourrait mettre 20 avions en plus des nôtres. Un quart d'heure de dialogue de sourd avec l'exploitant, le jeu se calme, nous pouvons partir. Bernard loue un "espace", Patrick trouve un hôtel à 10 minutes de l'aéroport, au bord de l'eau. Distribution des chambres puis diner dans un très bon restaurant : anti pasta, superbe dorade, dessert arrosé d'un Marsala.



Photos : Bernard Levasseur

5^{ème} étape PALERME-FIGARI

Nous avons décidé d'éviter Cagliari (temps perdu et taxes). Longeur la Sardaigne pour rejoindre Figari.

Les 5 formalités habituelles : relativement rapides : 1h30, et heureuse surprise, taxe : 50% de Cagliari.

Décollage à 10h25 vers Kapil-Quenn. Il fait beau, vent favorable 8 à 10 Kt. Les 2 points IFR sont passés sans problème, nous approchons de Smeralda (Olbia).

Paysage toujours superbe en longeant la Sardaigne. L'île de Molara apparaît, nous appuyons vers l'ouest pour passer Olbia, le contrôleur est sage. Capo testa, nous quittons la zone italienne.

Le golfe de Figari est bientôt en vue. Christophe parti d'un peu haut nous pose très gentiment à Figari. Il est 15h 15. Pleins, sandwiches et nous repartons.

6^{ème} étape FIGARI-AIX

Changement d'équipage, je pilote le FN. Ajaccio, un peu à l'ouest de Merlu sur recommandation de Patrick, Saint Tropez et nous posons à Aix à 17h35.

Un très beau voyage, un peu court : OK Patrick, il fallait un jour de plus ! Très utile initiation, ou confirmation, en saxon aéronautique, et suivi ou manipulation des contrôleurs italiens.... +

MEMO - PILOTE

BX, chronique d'un accident

Henri Mercier

Le lundi 22 juillet, Alain COPACHE et moi-même avions projeté un vol en montagne sur le mousquetaire BX.

A 8 heures au Club, la météo s'annonce excellente sur le quart sud-est de l'hexagone. Si nous en profitons pour aller visiter les altisurfaces de la Haute Ardèche et de la Loire ?

D'accord, c'est parti, vers Aubenas d'abord.

Nous arrivons en vue de l'altisurface de N.D. des Neiges.

Reconnaissance : vent de N.W 5 à 10 kt, bande récemment fauchée, aucun obstacle sur la piste, pas d'animaux à proximité.

Premier atterro au bon endroit, suivi d'un deuxième pour confirmer. Quelle forme aujourd'hui, Alain !

...

Henri et Alain poursuivent le vol vers Langogne (1 atterrissage vent de travers 10/12kt) Le Puy Loudes (Avitaillement) puis Ambert, Pierre sur Haute et l'altisurface du col du Béal (2 atterrissages)

...

Nous décidons d'un arrêt restauration au refuge du col, à 8-900 m de la piste.

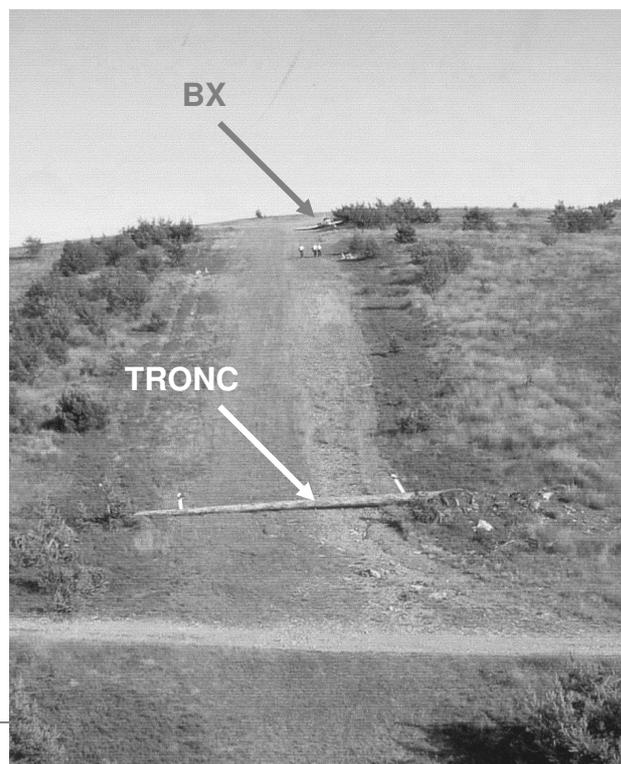
Après un repas typique montagne, nous partons pour "la Jasserie", altisurface près du Mont Pilat. à 25 minutes de vol.

Reconnaissance haute : la piste semble en bon état, récemment fauchée, la manche à air, minuscule et légère en haut d'un pylône, nous indique un vent AR à l'atterro. Mais pas d'indication précise sur la force.

Le premier atterro est un peu long, nécessité de freiner, le deuxième est mieux, pas besoin de freinage, mais pas de moteur non plus pour arriver au bout. Je propose à Alain un troisième avec un toucher 50 m plus court. Il faut toujours rechercher la perfection !

Mais en finale une turbulence soudaine et une dérive assez importante indique que le vent vient maintenant de la gauche et s'est renforcé. Un vent thermique sans doute (voir page suivante).

Une remise des gaz étant totalement à exclure, il faut poursuivre en corrigeant autant que possible. Arrivés au moment du décrabage, quelques mètres avant le tronç d'arbre qui a été mis là pour interdire l'accès de la piste aux véhicules 4x4, et que nous devrions survoler à 4 ou 5 mètres, la "dégueulante" se fait plus forte et une rafale nous soulève légèrement l'aile gauche.



Je hurle "moteur ! moteur !" mais la réaction d'Alain est une fraction de seconde tardive et pas assez forte. Hélas il n'y a qu'une seule manette de gaz. J'aurais du prendre les commandes avant.

En survolant le tronc d'arbre, un petit choc me fait penser à un contact de la roulette AR avec ce dernier.

Atterrissage une trentaine de mètres après l'arbre, puis environ 120 - 130 m de roulage un peu chaotique et soudain l'aile droite s'affaisse, l'avion effectue un tête à queue et s'immobilise en bordure de piste.

On coupe tout, on ferme l'essence et on descend.

Première constatation des dégâts :

Le volet droit aux 3/4 arraché, la jambe droite est tordue, la roue en travers, la fusée cassée. L'hélice a touché le sol, bouts de pales abîmés et tordus. L'aile gauche haute est encastrée entre deux petits pins dont les branches basses ont fait des trous dans la toile, le bord d'attaque est enfoncé par endroits, le saumon aussi...



Je vous épargnerai le récit des formalités, les coups de téléphone, l'arrivée des gendarmes en voiture et en Alouette III, les contrôles des papiers...P.V, photos durent plusieurs heures. Après les précautions pour éviter davantage de dégâts, direction la gare...

Le démontage et l'enlèvement de l'avion ont été effectués le vendredi et le samedi par une équipe compétente et merveilleusement dévouée, Patrick notre président en tête.

Ainsi le fuselage et le moteur étaient à l'atelier de Vinon le samedi soir. Comme nous ne disposions que d'un seul attelage, impossible de tout ramener en une seule fois. L'aile et la profondeur que nous avions laissées à l'abri dans la grange de l'auberge ont été ramenées la semaine suivante par une autre équipe de pilotes montagnards. Bravo et merci à tous !

ZUT! Et ZUT !

voilà BX indisponible pour plusieurs mois. Pardon à tous ceux qui avaient des projets !

Certes, ça n'arrive pas qu'aux autres ! une situation irrattrapable en très courte finale en montagne, beaucoup de mes collègues instructeurs montagne, même parmi les plus chevronnés, ont vécu des avatars semblables.

Mais, l'essentiel n'est-il pas qu'il n'y ait eu aucun blessé dans cette histoire ? +

QU'EST-CE QU'UN VENT THERMIQUE ?

C'est un déplacement d'air assez soudain, engendré par le départ d'une ascendance.

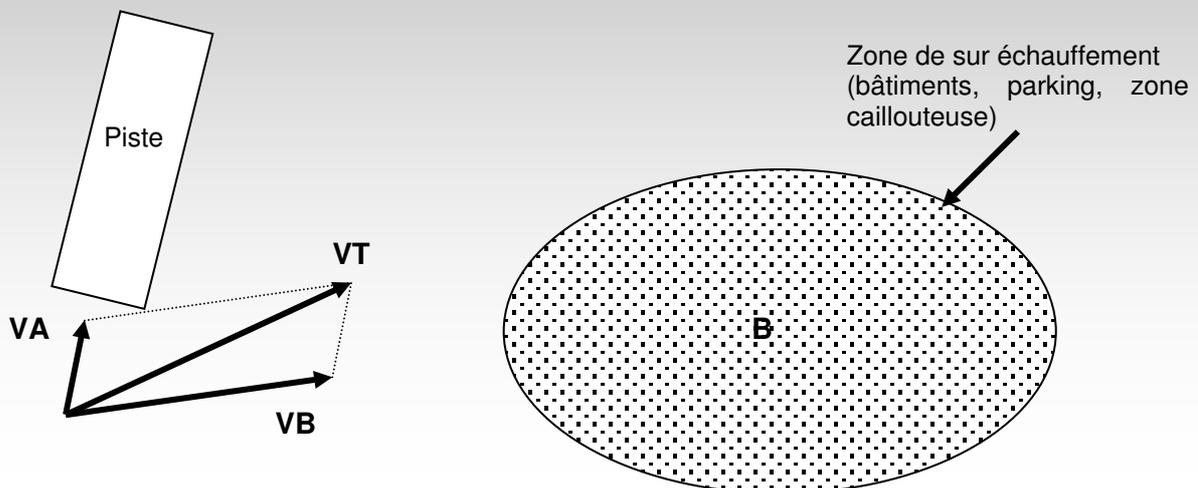
Explication :

Supposons un vent moyen VA établi sur une piste (vent AR dans cet exemple).

Au contact d'une zone de sur-échauffement B, isolée au milieu d'un espace de verdure, un certain volume d'air, qui est devenu de plus en plus chaud par rapport à l'environnement, s'élève soudain.

Un déplacement d'air VB se produit pour compenser le vide engendré.

C'est alors que VT, composante de VA et VB, et supérieure à eux, sévit quelques instants sur la courte finale, éventuellement rabattant, et qui oblige à une réaction importante et urgente.



CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Les "news" du Club

Bienvenue à l'ACAM

Adhésions juin, juillet :

Philippe HALLE TT
Jean-Michel IMBERT TT
Patrice OEUILLET élève pilote
Patrick SOUCARET TT
Virginie GUALDE élève pilote
Philippe ROCANDO TT

Bienvenue à tous et bons vols.

Bravos !

Premier vol solo :

Claudiu MONTEANU

le 11 juillet

élève de Michel CONAN.

Rohan WRIGHT

le 26 juillet

Dominique ORSOLINI

le 18 août

élèves de Arnaud ROSTAIN

test PPL pratique :

Didier COUDRAT

le 2 août

formé par Arnaud ROSTAIN

Antoine PINILLA

Le 12 août

formé par Raymond DELAUNAY

Test BB pratique :

Anthony ARNAUD

Le 13 août

formé par Michel CONAN

BB théorique :

Gisèle LALLEMENT

Le 10 juillet

Félicitations à tous.

ASSOGORA

Comme tous les ans l'ACAM aura un stand a "ASSOGORA", la journée des associations d'Aix qui aura lieu :

Le dimanche 15 septembre

De 9 h à 18 h

sur le Cours Mirabeau

C'est l'occasion pour nous de rencontrer un nombreux public et de faire connaître le Club. Il faut naturellement du monde pour assurer la permanence sur le stand. Soyez nombreux, inscrivez-vous au secrétariat.

Stand 448 situé en haut du cours, à gauche en montant.

Musique

Si vous jouez d'un instrument et que vous êtes intéressé pour faire un petit groupe à l'ACAM, contactez Arnaud ROSTAIN.

Sympa pour animer les soirées et barbecues du Club !!!

Barbecue 1

Puisqu'on en parle, le prochain Apéro barbecue aura lieu :

Samedi 21 septembre

de 12 h à 15 h

Spécialement en l'honneur des nouveaux adhérents 2002.

Tarif :

6 € pour les nouveaux,

12 € pour les anciens.

Inscription et règlement avant le 18 septembre au secrétariat

Barbecue 2

Le barbecue suivant aura lieu le :

Samedi 27 octobre

A l'occasion du 1^{er} Rallye de l'ACAM (voir page suivante)

Une belle journée en perspective.

Entretien Club House

Journée d'entretien du Club :

Dimanche 29 septembre

De 9 h à 18 h

Nouveau :

La présence 1/2 journée vaut une permanence.

Flotte

Heures de vol en juin et juillet :

CLUB	AVIONS	JUIN		JUILLET		TOTAL	
ACAM	ZG	67,00	249,30	91,30	250,20	158,30	499,50
	RU	95,10		97,40		192,50	
	EH	48,30		46,10		94,40	
	BX	38,50		15,00		53,50	
USPEG	BD	49,33	80,00	61,52	79,33	111,25	159,33
	MB	30,27		17,41		48,08	
ACS	AO	2,42	19,41	2,37	19,50	5,19	39,31
	VD	16,59		17,13		34,12	
EGUILLES	FN	13,26	13,26	11,41	11,41	25,07	25,07
		362,37		361,24		724,01	

EH :

Il a un moteur neuf depuis le 31 août. Attention rodage : huile minérale et visites 10h, 25h et 50h.

ZG :

Le transpondeur va être changé.

RU :

L'horizon artificiel et les afficheurs radio vont être réparés

Activités Club

Formation

Préparation BB et PPL

Reprise des cours théoriques de préparation au BB et à la licence PPL :

Un lundi sur deux de 19 à 21 heures à partir du :

Lundi 9 septembre

Responsable : Arnaud ROSTAIN,
Tarif : 76 € pour l'année payable à l'inscription.

S'inscrire au secrétariat.

CD ROM "Lilienthal"

La FNA vient, en partenariat avec L'Institut Mermoz et l'EPAG, d'éditer un CD Rom de formation. Il est disponible au prix de 75 € pour les licenciés FNA. (voir info-pilote août)

Rappel des dates des examens théoriques

PPL :

Mercredi 20 octobre

BB

Mercredi 25 septembre à 14 h

Mercredi 16 octobre à 14 h

Mercredi 13 novembre à 14 h

Anglais aéronautique

Indispensable pour voyager au delà des frontières :

Les cours d'Anglais aéronautique reprennent :

8 séances, une fois tous les 15 jours de 19 à 21h30 à partir du :

Mardi 1^{er} octobre

Responsable : Patrick BOURCHET
Tarif : 40 € payables à l'inscription.
Prévoir également quelques séances d'entraînement en vol et un test en vol de validation de la formation.

Voyages et sorties

Sortie "dernier bain "

à l'île d'Elbe (220 NM)

5 et 6 octobre

Possibilité de faire la sortie sur

1 ou 2 jours

Avions : EH, BD, FN.

S'inscrire au club.

Vol montagne

"Briefing montagne"

Suite à l'accident de BX, briefing général pour tous les pilotes de montagne, avec Patrick BOURCHET, Henri MERCIER, Pierre PETRON et les membres du conseil d'administration :

Samedi 21 septembre de 9 heures à 12 heures

Compte rendu de l'accident

Point sur les travaux de remise en état

Organisation de la reprise de l'activité

Opération promotionnelle.

Rallye

Nouveau : le premier Rallye de l'ACAM

Le rallye est une discipline permettant d'améliorer son pilotage, et surtout une occasion de se rencontrer dans une ambiance conviviale et amicale. Le premier rallye de l'ACAM aura lieu :

Samedi 27 octobre

Retenez cette date dès maintenant. Le règlement et l'organisation seront affichés en temps voulu au Club.

Rallye d'automne à Carpentras

Le Comité Départemental Aéronautique du Vaucluse et l'Aéro-club de Carpentras organisent un "rallye-photo"

Samedi 28 septembre à Carpentras. Rendez-vous 8 heures, Briefing 9 heures (locale)

Frais d'engagement : 30 € par avion + 15 € par personne pour le repas.

Voir règlement complet au secrétariat. **Inscriptions avant le 15 septembre.**

A savoir

Non-fonctionnement TWR à LFMA

La TWR ne fonctionnera pas aux dates suivantes :

1 - 4 - 5 - 8 - 9 - 12 et 13 septembre.

Le terrain sera en auto info sur 118.75

Attention : dans ce cas l'intégration dans le circuit doit se faire normalement en début de vent arrière et non directement en étape de base ou en finale.

Modification de la ZRT de Marseille

Le rayon de la ZRT de Marseille a été réduit à 5NM. Il est donc à nouveau possible de transiter par le point SE (Cap Croisette) et de longer les calanques.