

Donnez-vous des ailes...

# ACAM le bulletin

## Aéro-Club Aix - Marseille

24. novembre - décembre 2003

### Bonne conduite

*Le Président, Patrick Bouchet*

Quoi de mieux qu'un magnifique vol dans l'air frais pur, calme et limpide de l'automne au dessus de la campagne aixoise ? Et bien les habitants de la dite campagne vous diront d'accord, mais sans bruit.

Si nous les appelons riverains, l'ambiance se tend dans nos cockpits. Il y a 3-4 ans ils voulaient la fermeture de l'aérodrome ! Nous (tous les usagers du terrain) avons du nous regrouper pour des actions communes au sein du Codam afin d'expliquer aux décideurs en quoi un petit aérodrome d'aviation générale est un atout pour une ville comme Aix et les communes voisines. Cette première étape est terminée.

En 2003 le dialogue riverains - pilotes, arbitré par le préfet, les maires, et des représentants de la DGAC, a évolué. Les associations extrémistes se sont petit à petit marginalisées. Nous avons, maintenant en face de nous des riverains qui nous demandent simplement de faire moins de bruit.

Nous devons répondre oui sans traîner les pieds.

Plusieurs actions vont être engagées, tant par notre club que par les autres utilisateurs du terrain :

Équipement de nos avions école de silencieux,  
Aménagement des procédures (tour de piste, hauteur d'arrivée, largage para, hélicos ...)

Façon d'utiliser les avions,

Recherche d'avions-école plus silencieux.

Je tiens à attirer votre attention sur le chapitre "façon d'utiliser les avions" qui sera symbolisé par un code de bonne conduite.

C'est au cours de chaque vol, à chaque instant, qu'il faudra que vous acceptiez d'appliquer ce code. Pilote, seul dans votre avion, sans gendarme, sans mouchard électronique.

Pour cette attitude, cette action, le club ne vous demande pas de payer un peu plus, le président ne vous demande pas un oui franc et massif en assemblée générale. Il faut la participation de chacun, y compris de ceux qui volent depuis des décennies sans contrainte de ce genre.

D'ailleurs en vol montagne, nous respectons aussi un code de bonne conduite en volant avec notre avion lui aussi équipé d'un silencieux et cela n'altère, ni la beauté de notre vol, ni le plaisir que nous en ressentons. Qu'est-ce qu'on risque pour le non respect du code ? En montagne allez voir les altisurfaces définitivement fermées et vous aurez compris.

Nous avons été assez forts, intelligents, pour sauver notre aérodrome. Ne cherchons pas comment nous y faire interdire de vol. Bien sur, en cas de nécessité, la sécurité devra toujours passer avant le respect de l'environnement.

Bons vols à tous.

## EDITO

### "Code de Bonne Conduite"

- \* utiliser des puissances réduites
- \* éviter de faire trop de tours de piste successifs
- \* arriver dans le circuit le plus haut possible et pas trop vite
- \* etc....

*A écrire dans les prochains mois*

## Commission de discipline

En application du Règlement Intérieur, la Commission de Discipline a été saisie par le Conseil d'Administration et s'est réunie en septembre pour statuer sur le cas d'un pilote.

Les faits qui lui étaient reprochés étaient les suivants :

- décollage en piste 15 à partir de la bretelle 33 et sans communication radio avec la Tour de contrôle.

Il n'avait de plus pas volé depuis plus de 2 mois.

Après avoir entendu l'intéressé la commission lui a imposé de réaliser 5 heures de vol en double commande comme condition pour pouvoir continuer à voler à l'ACAM. Cette "sanction" a été acceptée par le pilote qui devra en outre passer un test avec un examinateur, sa licence n'étant plus valide.

La commission était composée de : Henri MERCIER, Jacques DEDIEU et Christophe DEWAVRIN.

C'est la première fois que cette instance se réunissait depuis l'adoption du règlement intérieur en avril 2002.

Souhaitons aussi que ce soit la dernière.

## Finances

### Mise à jour de votre compte pilote

### Cotisations 2004

Il n'est pas normal que des pilotes aient un compte négatif. Le Conseil d'Administration vous demande de **solder vos comptes impérativement avant la fin de l'année.**

Pour connaître précisément la situation de votre compte vous pouvez consulter "Aéro21".

Il suffit de taper "F4", d'entrer votre numéro de pilote et votre numéro de licence FNA.

Pour éviter de surcharger le secrétariat en janvier, vous pouvez régler par chèque votre cotisation 2004 dès le 1er décembre. Mais, ils ne seront encaissés qu'après le 1er janvier.

Sauf imprévu, le montant de la cotisation qui sera définitivement fixé par le CA du 13 novembre devrait être sans changement, soit 160 euros.

## Securité des vols : le bon exemple

Ballade à Saint-Rambert le dimanche 19 octobre (voir article en page 7).

4 avions (RU, EH, FN, et VD) Les vols aller sont sans problème.

Décollage de St Rambert vers 16h30 pour le retour, direct pour 3 avions et avec une escale prévue à Carpentras pour changement de pilote dans EH.

Passé Valence, la situation météo commence à se dégrader avec une visibilité réduite et de la pluie. Compte tenu du relief entre Valence et Carpentras EH vole à 3000 pieds. L'avion est juste à la limite sous la couche nuageuse et la visibilité se réduit encore. Aucun des trois pilotes à bord n'a l'expérience d'une navigation dans de telles conditions. Avec la relative proximité de reliefs, l'absence de visibilité et la crainte que la situation ne s'aggrave encore, le commandant de bord prend rapidement la décision de faire demi tour et l'équipage décide d'atterrir sur l'aérodrome le plus proche : Montélimar. Alignement sur le VOR et quelques minutes plus tard l'avion se pose toujours sous la pluie. L'équipage informe immédiatement le club, amarre l'avion et rentre par le train jusqu'à Avignon puis en voiture jusqu'à Aix avec l'aide d'un autre pilote. Enfin tout le monde rentre tranquillement à la maison.

Les 3 autres avions avec des pilotes plus confirmés ont rallié Aix directement.

Dans le précédent bulletin, Georges Kouyoumontzakis écrivait à la fin de son article sur ses souvenirs d'Afrique "chaque fois que se présente un problème, il ne faut essayer de le résoudre que si l'on se sent compétent, sinon il faut faire demi-tour et rentrer au terrain."

Rappelons que parmi les causes les plus fréquentes d'accidents en aviation générale figure en bonne place la volonté de poursuite du vol ou la décision trop tardive d'interruption dans de mauvaises conditions météo.

Confronté à une situation difficile et dont il n'avait pas l'expérience, l'équipage et en particulier le commandant de bord, a su faire preuve de modestie et prendre la sage décision d'interrompre le vol.

On ne peut que s'en féliciter et le féliciter.

C'est un bon exemple pour tous les pilotes.

# AU-DELA DU TOUR DE PISTE

## Missions sur "Mirage IVA"

*Entretien avec Michel Conan*

Les lignes qui suivent sont la synthèse d'une interview de Michel CONAN réalisé en mai 2003 par Monsieur Alain CROSNIER, spécialiste de l'aéronautique militaire, rédacteur de la revue AIRFAN et auteur de nombreux ouvrages sur le sujet.

Ce texte apparaît dans son dernier livre intitulé "**JETS DE COMBAT, du Vampire au Rafale**" publié chez ETAI, 83 rue de Rennes 75006 Paris (48 € frais de port compris)

Monsieur CROSNIER, par faveur particulière, autorise l'insertion dans notre bulletin de cet extrait de son livre qui concerne le bombardier Mirage IVA.

Qu'il en soit remercié.



Alain CROSNIER : Pouvez-vous résumer en quelques mots les qualités du MIRAGE IV A ?

Michel CONAN : Le Mirage IV A était une dignité dans l'armée de l'Air. Soixante-deux exemplaires de construits. Alors quand vous étiez aux commandes...Assez facile à piloter, beaucoup plus en tout cas que le mirage III. Il était confortable et donnait une impression de sécurité extraordinaire. S'il décollait péniblement quand il était lourd, à l'atterrissage l'effet de sol important induit par ses immenses ailes en delta, permettait des touchés impeccables. Où cela se gatait, c'était en monoréacteur : la remise de gaz sur un seul réacteur était délicate. Il fallait éviter de se mettre dans cette situation

à vitesse faible. En effet, si le contrôle en lacet ne posait aucun problème, la sous-motorisation de l'avion apparaissait clairement. Il ne fallait donc pas mollir sur le badin. Moi, j'avais pris le parti de garder 240 kts en finale "mono" et de ne réduire que piste assurée.

A.C : Vous avez connu le début de "l'aventure stratégique nucléaire" française. Comment était-ce alors ?

M.C : Lors de la mise en place des escadrons des FAS (Forces Aériennes Stratégiques) entre 1964 et 1966, la mission confiée au Mirage IV A était le bombardement nucléaire à haute altitude et haut supersonique (50.000 pieds, Mach 2). Tout le monde sait que les objectifs qui nous étaient

assignés se situaient derrière le rideau de fer; mais, toujours tenu au secret, je resterais discret sur la partie finale de ces missions dites "de repréailles". Décollage pleins complets, réservoirs pendulaires de 2X2500 litres. Montée au niveau 300, Mach 0,9. Premier ravitaillement en vol puis poursuite du vol à 0,9 de Mach jusqu'à épuisement des bidons; largage de ceux-ci. Montée à 50.000 pieds, Mach 2. Pilote et navigateur attendent la "confirmation de mission", affichent le code secret permettant le largage en actif, abaissent leur visière antiflash. Largage de l'arme puis évasive, toujours à Mach 2. Décélération à Mach 0,9 et descente au niveau 300. Rejointe du ravitailleur. Après le ravitaillement retour, l'avion regagnait une base française qui n'était pas nécessairement celle de départ. Entre 6heures et 6heures30 s'étaient alors écoulées et 6000 km parcourus...

A.C : D'une manière générale, comment, pratiquement, peut-on se préparer pour de telles missions ?

M.C : Nos entraînements consistaient en des missions équivalentes, sans largage de bidons pour des raisons d'économie. Elles étaient effectuées principalement en mer du Nord avec ravitaillement au large de la Norvège, ou en Méditerranée au large de la Grèce et de la Turquie. Plus tard, au début des années 70, le profil de la mission va changer pour s'adapter à la menace qui a évolué: chasseurs et surtout missiles adverses sont devenus plus performants.



Michel Conan et son navigateur

alentours de 600 kts. L'arme est larguée en LADD (Low Altitude Distance Delivery). Après l'évasive, l'avion remonte pour ravitailler et rentrer "à la maison". Cette manœuvre LADD faisait l'objet d'un entraînement poussé de la part des équipages. Il s'agissait de cabrer l'avion à 60° sous 4G. A l'issue du cabré, l'arme était larguée et l'évasive s'effectuait alors par une mise dos qui permettait de perdre rapidement de l'altitude à 20° de piqué -sous facteur de charge positif- et d'échapper en "rase-mottes". Cette manœuvre devant s'effectuer par tous temps, de jour comme de nuit, était systématiquement réalisée "aux instruments". Il fallait que ceux-ci soient fiables et le pilote sûr. Le navigateur qui surveillait un horizon de secours était lui même totalement impliqué.

Voler à 600 kts à 500 pieds, cela va vite, très vite. Même pour un équipage entraîné cela restait impressionnant.

A.C : *Que pouvait être l'état d'esprit des équipages investis d'une telle responsabilité ?*

M.C : Vous voulez parler de la mission de guerre et des problèmes de conscience qui s'y rapportaient. Bien sûr, nous y pensions. Mais nous en parlions peu.

Nous étions convaincus que si elle s'effectuait, c'était que quelque chose de terrible se déroulait, à l'échelon de la planète, et dont la responsabilité nous échappait. Alors des états d'âme ? Nous estimions que nos chances d'en réchapper étaient maigres bien que, sur le papier, tout ait été calculé : ravitaillement retour, terrains de dégagement. Sachant ce que je sais maintenant sur les capacités réelles de l'adversaire, je

*Documents photo Michel Conan*

La flotte de Mirage IV A et les équipages sont donc optimisés à la nouvelle mission HA-BA-HA (Haute Altitude puis Basse Altitude, enfin Haute Altitude).

La seule différence avec la précédente est la descente en altitude voisine de 300 pieds pour le run de bombardement qui s'effectue aux

Un itinéraire spécial, dans le sud-ouest de la France était réservé à cet entraînement de jour effectué à 600 kts et 500 pieds.

Un autre, dans le Pas de Calais servait à l'entraînement nocturne, en mer, dans les mêmes conditions.

*Rappelons pour les récents adhérents, que Michel Conan est depuis longtemps Instructeur à l'ACAM où il a formé de nombreux pilotes au cours de plus de 5000 heures de vol d'instruction.*

# MEMO - PILOTE

## Logiciel de navigation : "Lognav"

*Yves Despas*

Divers logiciels d'aide à la navigation sont proposés sur le marché. Beaucoup d'entre vous les utilisent. A l'intention des pilotes et élèves pilotes qui ne les connaissent pas ou mal, nous pensons utile de présenter certains de ces outils.

En commençant par "LOGNAV" logiciel fonctionnant sur PC.

Ce logiciel est très connu. Il est à la fois simple et complet, il a l'avantage d'être en français (il existe aussi en anglais). Enfin, ce n'est pas négligeable, il est peu onéreux ou même gratuit, enfin ça dépend....(voir en fin d'article.)

### Le Log de Navigation - Une base "Aérodromes" fournie

Comme son nom l'indique, LOGNAV permet d'éditer des feuilles de navigation en utilisant 4 bases de données:

- Une base "Avions" à renseigner en fonction des avions utilisés

d'origine pour la France (y compris AD privés)

- Une base "Points particuliers" à télécharger ou à constituer soi même

- Une base "Radio balises" fournie pour la France

L'utilisateur a accès au contenu des bases et peut modifier, ajouter ou supprimer des données.

L'édition du log se fait très simplement en choisissant un avion (qui détermine la vitesse de base), un aérodrome de

départ, un aéroport d'arrivée, et des points intermédiaires.

Entre 2 points, Lognav affiche la route magnétique, la distance et le temps sans vent. Les points intermédiaires peuvent être déterminés de différentes façons :

- choix dans une des bases
- en distance-angle par rapport au point précédent ou suivant, ou un autre point choisi dans une base
- en distance sur un segment
- par saisie manuelle en latitude/longitude
- par un "clic" sur une carte

Chaque point de la route est situé en lat/long et peut être situé en QDR/ QDM et distance par rapport à 1, 2 ou 3 balises.

Pour chaque point on peut afficher une altitude et des observations .

Le log peut être imprimé dans différents formats.

ou JPEG fournies en option sur CD Rom. (On peut aussi les saisir soi-même si l'on dispose d'un scanner)

#### Autres fonctions :

Lognav propose d'autres fonctions :  
Edition d'un plan de vol  
Calcul de masse et centrage  
Calcul du carburant nécessaire (y compris réserves et dégagement)  
Pour ces fonctions il importe évidemment que la base avion soit parfaitement renseignée avec les données exactes des avions réellement utilisés.

D'autres fonctions ne sont pratiquement utilisables que si on navigue avec un PC portable, car elles dépendent de paramètres locaux : vent, QNH, température, ou du temps réel

La vitesse et la direction du vent

des tables de conversion. Il peut être paramétré dans toutes les unités de mesure utilisées en aéronautique.

#### Communication avec un GPS :

Lognav peut être interfacé avec les GPS Garmin et Magellan. On peut alors entrer ou récupérer des points, entrer les routes dans le GPS et récupérer les traces du parcours réellement effectué et l'afficher sur les cartes.

Certains modèles Magellan, ne fonctionnent pas avec les versions antérieures à 4.1 , mais il existe un utilitaire "GPSconnect" qui résout ces problèmes.

C'est un logiciel très simple à utiliser. On peut lui reprocher peut-être une saisie des points intermédiaires un peu fastidieuse (5 ou 6 "clics" par point !) mais il reste néanmoins très pratique pour préparer ses navigations.

Quant à son utilisation avec un PC portable en vol... à chacun son opinion quant à l'intérêt de la chose !

#### Comment se procurer LOGNAV.

Suite à un désaccord entre ses concepteurs-promoteurs, il existe 2 sites à partir desquels on peut télécharger "LOGNAV" :

<http://www.lognav.com>  
[http://perso.wanadoo.fr/d\\_chassignet](http://perso.wanadoo.fr/d_chassignet)

sur le premier site :  
La version fournie ne fonctionne complètement qu'avec la souscription d'une licence (31 €) qui comprend aussi la fourniture de bases de données AD et Balises à jour.  
On peut obtenir également la carte Aviasport sur CD ROM (29€), des cartes vectorielles sur CD Rom pour la France et les pays limitrophes ( 27€ le CD) et souscrire des abonnements de MAJ des bases (27€ par pays).

sur le second site :  
La version fournie est gratuite.  
On peut également télécharger les cartes vectorielles, les bases AD et Balises mais pas dans la MAJ 2003.

Lognav est compatible avec Windows 95/98/2000/NT/XP.

F-GIEH PA28-161 à 105 noeuds						Vent de 0 noeuds		
Rm	Cm	DIST (nm)	TSV	TAV	Alt - Obs / He - Hr			
AIX Les Milles						LFMA	N43°30.10'	E005°22.25'
107		5	3		2200 QNH	STP 116.50 288/108 51		
MA-AE						MA-AE	N43°28.80'	E005°29.10'
109		51	29		FL 75			
Balise STP / VOR-DME - 116.50						STP	N43°13.17'	E008°36.15'
101		21	12					
LERMA						LERMA	N43°09.83'	E007°04.57'
101		32	18		FL 75	STP 116.50 099/279 53	CNM 111.40 125/305 50	NIZ 112.40 150/330 48
MERLU						MERLU	N43°04.77'	E007°47.63'
129		20	12		FL 75			
KC-MC						KC-MC	N42°52.50'	E008°09.50'
129		31	18		1000 QNH	CNM 111.40 126/306 101	CV 375.0 256/076 4	
KC-W						KC-W	N42°33.70'	E008°42.80'
127		4	2					
CALVI Sainte Catherine						LFKC	N42°31.22'	E008°47.58'
Total	DIST	164	TSV	1h34	TAV	HEA	Nuit aéronautique à 16h48 UTC le 31/10/03	

**Les cartes :** peuvent être paramétrées, lognav indique alors le cap magnétique (cm) à suivre et le temps avec vent (TAV).

Lognav peut afficher 2 types de cartes sur lesquelles s'affiche la route:

Une carte vectorielle sur laquelle peuvent figurer au choix de l'utilisateur : aéroports, balises, points particuliers, routes, rivières, voies ferrées et zones.

Des cartes digitalisées en format BMP

En vol, on peut prendre un top en temps réel en cliquant sur un point et Lognav calcule les temps estimés pour les points suivants.

Lognav peut calculer les distances de décollage et d'atterrissage, les temps de descente, la nuit aéro et comporte

# CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

## Flotte

HEURES DE VOL			TOTAL	
AVIONS	septembre	octobre	2 mois	2003
RU	89.10	60.50	150.00	810.10
ZG	85.25	50.10	135.35	590.30
EH	41.25	75.25	116.50	465.20
BX	12.25	6.45	19.10	204.55
<b>Total ACAM</b>	<b>228.25</b>	<b>193.10</b>	<b>421.35</b>	<b>2070.55</b>
NN	45.15	36.35	81.50	112.10
MB	34.55	30.00	64.55	319.05
BD	42.00	13.15	55.15	411.30
<b>Total USPEG</b>	<b>122.10</b>	<b>79.50</b>	<b>202.00</b>	<b>842.45</b>
FN	7.00	11.45	18.45	56.25
<b>Total Eguilles</b>	<b>7.00</b>	<b>11.45</b>	<b>18.45</b>	<b>56.25</b>
<b>TOTAL</b>	<b>357.35</b>	<b>284.45</b>	<b>642.20</b>	<b>2970.05</b>

### Entretien des avions

Depuis le mois de septembre, les 2 DR400 sont entretenus par l'Atelier SERAL (Colin) à Aix les Milles sauf pour les interventions "bois et toile" qui continueront à être effectuées à Vinon par l'atelier ARAPA (Chantoux).

Ce changement effectué en accord avec les 2 ateliers, permettra d'avoir un temps d'immobilisation plus court, et d'économiser les frais de convoyage à Vinon. Le programme d'entretien mis en place sera inchangé.

Jusqu'à sa vente, BX sera entretenu à Vinon.

### BD

Le moteur de BD est arrivé en fin de potentiel. Son remplacement est en cours. Retour prévu pour le 15 novembre.

### ZG

Le tachymètre et l'horizon ont été réparés.

### Poignées de verrières DR400

Coup sur coup les verrières de RU et ZG ont rencontré des difficultés de verrouillage. Le système de fermeture doit être, comme toutes les commandes d'ailleurs, manipulé sans brutalité. En cas de résistance, surtout ne forcez pas et vérifiez que les pièces sont bien positionnées.

En cas de déverrouillage intempestif au décollage par exemple, ne cherchez surtout pas à la refermer au risque de perdre le contrôle de l'avion. La pression de l'air est suffisante pour maintenir la verrière en place et cela ne pose aucun problème. Faites un tour de piste et revenez vous poser tranquillement.

Les poignées ont été revues et fonctionnent désormais normalement.

### Rangement des avions

Les 8 avions exploités par l'ACAM et un rallye de Provence Aviation peuvent être rangés dans le hangar. Mais à une condition : il faut respecter exactement les marques au sol attribuées à chaque appareil. Attention, car si il y a un décalage de l'un ou l'autre des avions, cela ne passe plus et l'on risque d'accrocher un saumon d'aile ou autre. Soyez précis et attentifs en manoeuvrant les appareils. Attention également à la position des hélices.

Le plan de rangement est affiché au Club au dessus de la planche de vol et sur la porte de l'armoire au fond du hangar à gauche.

Merci à Raymond Delaunay qui a réalisé le plan après avoir passé "un certain temps" pour trouver la solution du puzzle.

## Communication - Internet

L'ACAM vient de s'équiper d'un ordinateur pour une part dédié à la communication avec un accès Internet.

Nous devrions ainsi pouvoir communiquer plus facilement, depuis le club, avec les adhérents "internauts".

Nous avons relevé l'adresse mail d'environ 200 adhérents. Mais beaucoup changent d'adresse et omettent de nous informer ou l'adresse est mal libellée. Seuls actuellement environ 140 adhérents peuvent être contactés par mail.

Nous invitons donc tous ceux qui souhaitent recevoir des infos du club par cette voie à envoyer un message à :

[ac.aix-marseille@wanadoo.fr](mailto:ac.aix-marseille@wanadoo.fr),

et à ne pas oublier de nous prévenir en cas de changement. Cela nous facilitera aussi le travail de saisie des adresses.

Par ailleurs, nous réfléchissons à la mise en place d'un système de réservation des vols sur internet. Plusieurs aéro-club, dont nos amis de Marseille Provence fonctionnent déjà ainsi, et nous suivons cela de près.

# CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

## Activités Club

### " D'Ibiza... à Saint Rambert "



Le groupe à Saint-Rambert

chienne qui a déjà réuni une magnifique collection de quelques heures de vol à son actif). France.

Première escale, Certains avions sont très rares ou même sont des exemplaires uniques. visite du musée des Mieux encore, la plupart sont en "Avions de Chasse". parfait état de vol. On reste admiratifs Certains avions, devant certaines pièces et le travail de exposés en plein air restauration.

commencent malheureusement, à Fin d'après-midi le ciel se couvre, il subir gravement les faut penser à rentrer aux Milles. Les "outrages du avions décollent les uns derrière les temps". Dommage. autres, EH en dernier.

D'autres, La MTO se dégrade de plus en plus, à notamment des bord d'EH nous décidons de faire "Mirages" sont demi-tour, et de nous poser à .....Montélimar. Fin du vol.

Nous avons pourtant bien préparé ce voyage à Ibiza, dans les moindres détails, avec 2 réunions préparatoires, les log de nav peaufinés, et cependant nous avons fini à....St Rambert!

Erreur de cap? Non, juste une très mauvaise Météo obligeant l'annulation du vol.

Patrick propose aux pilotes une ballade le dimanche vers Montélimar et Saint Rambert avec visite des musées.

Dimanche 19 octobre, au départ des Milles, : 4 Avions ( RU.VD.EH.FN ) et 12 personnes plus notre petite mascotte "Lara" (adorable petite

abrités dans un hangar.

Nous poursuivons par un déjeuner agréable et convivial au restaurant "Air Escale".

Ensuite, changement d'équipages et d'avions, et nous repartons sur St Rambert.

Il y a là aussi, un très beau musée "d'avions anciens" qui sont remis à neuf par de vrais passionnés,

regroupés dans l'association "Aéro-Rétro".

Avec patience et surtout beaucoup de temps passé, ils ont réussi à

#### Participants :

Amina ABOU, Patrick BOURCHET, Tino BUTTERA, Gérard CASSAN, Adnan DEMIR, Yves DESPAS, Christophe DEWAVRIN, Jean-Luc GANNIVET, Bernard LEVASSEUR, Gilles MOSSE, Claude et Madame SOLTANE (et "Lara")

#### INFOS PRATIQUES :

Photos : Y. Despas



Morane Saulnier 315 - 1932

Le musée de Montélimar :  
"Musée Européen  
de l'Aviation de Chasse"

Tel : 04 75 53 79 49

Ouvert tous les après-midi de 13h30 à 17h30. Week-end de 14h à 18h

Tarif : individuel 4€50, moins de 13 ans 3€

Pour groupe de 15 personnes, visites

guidées sur rendez-vous (y compris le matin), tarif 4€ et 2€50 par personne.

Le musée de Saint Rambert  
"Aéro Retro"

Pas encore un vrai musée, mais la collection est visible gratuitement chaque fin de semaine.

Restaurant :  
"Air Escale"

sur le terrain de Montélimar

Tel : 04 75 01 83 40

Ouvert tous les jours sauf le samedi et le dimanche soir.

Menus à partir de 11€.

Le dimanche, il peut être utile de réserver.

# CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

## Les nouvelles du Club

### Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en septembre et octobre

Patrick CAMPANOTTO	PPL
Jérôme FIQUET	PPL
Mohamed KOUSSA	élève
Amandine MORISCOT	élève
Christophe PETRELUZZI	élève
Romain FOURNIER	élève
Jean-Michel LOPEZ	élève
Florent MALEBRANCHE	élève

Bienvenue à l'ACAM.

Lachers :

Serge BELMONTE  
le 11 juillet  
instructeur Patrick Boucheron  
Marjorie GHAZARIAN  
le 22 octobre  
instructeur Raymond Ripert

Qualification Montagne  
Gérard CASSAN  
le 14 septembre  
instructeur Henri Mercier

### Bravos !

Félicitations à tous

### Toulouse Saint-Louis

Les 2 équipages de l'ACAM qui ont participé au Rallye Toulouse - St Louis du Sénégal sont rentrés à Aix le dimanche 12 octobre après un périple de 15 jours et une cinquantaine d'heures de vol. On attend bien sûr leurs récits et photos.

### Entretien du Club

le prochain rendez-vous aura lieu  
**Dimanche 9 novembre**  
**de 9 h à 12 h**

On compte sur vous

### CONVIVIALITE

**Samedi 22 Novembre à 12 heures**  
**"Barbecue libanais"**

Inscriptions obligatoires avant le 17 novembre, 12 €uros par personne

**Présentation de photos par les équipages du**  
**rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal**

### Soirée des "Icares"

Elle aura lieu le :

**Samedi 31 janvier**  
**à 20 heures**

au Domaine de Tournon  
Les Pinchinats - Aix en Provence  
Retenez dès maintenant votre soirée

## Formation

Patrick Bourchet reprend les cours d'**ANGLAIS AERONAUTIQUE** à partir du :  
**mardi 25 novembre à 19 heures.**

Les autres dates (7 ou 8 cours au total) seront arrêtées avec les participants.  
Coût : 40 €uros. Prévoir également un test en vol pour validation de la formation.

## Simulation

Les possesseurs de Flight Simulator 2002 savent peut-être qu'il est possible de télécharger sur le net des fichiers d'avions supplémentaires afin de varier les plaisirs du vol (fichiers dits freewares libres de droit, à la copie parfaitement légale et souhaitée). Ceux qui se sont essayés à ces lourds téléchargements savent qu'en dehors d'une connexion haut débit point de salut (taille moyenne d'un fichier 3Mo). Mais j'ai œuvré pour vous et après avoir déniché une connexion adéquate,

j'ai compilé sur un CD plus de 140 avions supplémentaires tels que Tucano, Fokker 27, Constellation, DC 6, DC 10, Airbus, Boeing et Mc Donnell Douglas aux couleurs de différentes compagnies aériennes, le Rafale et un tas d'autres avions faciles à installer dont...une splendide modélisation du Concorde (intérieur, extérieur) aux couleurs d'Air France, de la British, plus d'autres livrées comme celle du prototype 002. Ce CD Rom contient entre autre plusieurs hélicos dont le EC 135 aux couleurs de la Sécurité Civile.

Une autre centaine de "fichiers avions" est en cours de compilation. Je ne sais pas par contre si ces fichiers fonctionnent pour les versions antérieures de Flight Simulator et s'ils tourneront pour FS 2004. A essayer.

Si cela vous intéresse, laisser un CD vierge avec votre nom soit à Catherine, soit dans mon casier. Je me chargerai de la gravure. Bons vols réels et virtuels à toutes et tous.

Arnaud ROSTAIN

Sites à visiter :