

Aéro-Club Aix - Marseille

27. mai - juin 2004

Volons, volons beaucoup !

Le Président Patrick Bouchet

EDITO

La vraie saison de vols va commencer avec le retour d'une météo plus clémentine. Nous avons réussi le Rallye avec malgré tout 2 heures sans vol pour cause de nuages bas ; 3 avions sont allés aux Baléares (Ibiza, Minorque) les 23, 24 et 25 avril. Mais globalement sur le premier trimestre, il manque 160h de vols (30% de l'activité prévue). Nous comptons sur vous pour rattraper les prévisions présentées à l'Assemblée Générale et ainsi conduire le club sur la bonne voie. J'en profite pour remercier la centaine d'entre vous venus y assister. Quel plaisir pour les pilotes qui consacrent bénévolement du temps à leur club de voir qu'ils sont supportés par beaucoup d'adhérents

Les révisions annuelles des avions sont terminées. Les huit machines sont en ligne soit 2 de plus qu'en 2003 (NN et FN), ce qui doit vous permettre de réserver sans trop de contrainte.

Alors volons, volons beaucoup!

Mais avec moins de bruit que l'année dernière et toujours le même sérieux.

Moins de bruit : en effet quelques mesures seront appliquées dès le 1^{er} mai en signe de notre bonne volonté en réponse aux demandes des riverains puisqu'il s'agit de ne pas faire de tour de piste pendant le déjeuner, les week-end et jours fériés d'été.

Le même sérieux : continuons sans relâche à appliquer toutes les règles de sécurité en préparant les vols puis en les exécutant, à respecter les privilèges de nos licences, à rester dans les limites que nous nous sommes fixés par rapport à nos compétences (force et direction du vent, plafond, expérience récente, autorisations pour certains terrains, etc...). De trop nombreux exemples, ici ou là, doivent nous inciter au maximum de vigilance.

Et je pourrai être heureux et fier d'être votre président.



L'Assemblée Générale



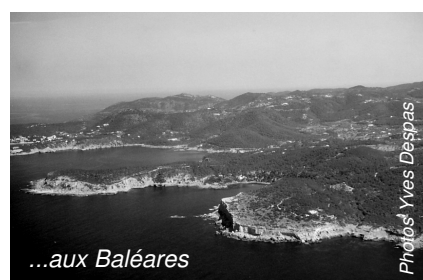
Le Rallye...



...et le repas



Le voyage...



...aux Baléares

Photos Yves Despas

L'Assemblée Générale du 3 avril 2004

L'Assemblée générale annuelle de l'ACAM s'est tenue comme prévu le samedi 3 avril dans les locaux du Club. Avec 85 adhérents présents et 17 représentés soit un peu plus de 50% des 170 membres inscrits à la date de l'assemblée, le quorum était très largement atteint. Ce taux élevé de participation montre l'intérêt des adhérents pour la vie du Club.

Gérard VINCENT a présenté un rapport précis sur l'état et la maintenance de la flotte. Pas de problème particulier. Pas de grosse intervention à prévoir en 2004. Le bilan des heures de vol 2003 est conforme aux prévisions.

Bernard LEVASSEUR a présenté le rapport financier qui fait apparaître un résultat légèrement positif pour l'exercice 2003. Il reste cependant une partie de la dette (prêt pilotes) qui devrait être remboursée en 2004.

Jean-Pierre LUTAUD a présenté le budget 2004. Le redressement de la situation financière de l'ACAM entrepris en 2000 devrait être achevé à la fin de 2004.

Yves DESPAS a présenté un rapport sur l'animation et la communication en souhaitant que davantage de pilotes s'impliquent dans le fonctionnement et les activités du club.

Patrick BOURCHET a conclu en rappelant quelques points importants :

les relations avec nos partenaires de l'USPEG sont très bonnes au bénéfice des 2 parties.

La vente de BX : il est toujours en vente mais l'état du marché nous amènera sans doute à revoir son prix à la

baisse.

Les rapports avec les riverains : les choses évoluent avec une charte en cours d'élaboration, la modification de l'altitude du tour de piste...Mais il importe que chacun d'entre nous fasse l'effort de respecter les consignes en vigueur.

La sécurité : elle reste la priorité majeure et nous n'hésiterons pas à intervenir y compris par des sanctions en cas de non respect des règles établies.

Informatisation : le club va s'équiper d'un système de réservation par Internet.

L'assemblée a ensuite procédé aux votes :

Il y avait 102 votants.

Rapport moral adopté à l'unanimité

Rapport financier et quitus au trésorier adopté à l'unanimité

Budget 2004 adopté à l'unanimité

Elections au Conseil d'Administration :

6 postes étaient à pourvoir, 6 candidats se présentaient :

5 conseillers sortants : Françoise BERTRAND, Yves DESPAS, Xavier FARJON, Marie-Cécile GARCIN, Bernard LEVASSEUR et un nouveau candidat : Claude SOLTANE.

Les 6 candidats ont été élus.

L'assemblée générale a été déclarée close à 19h.

Enfin, un apéritif amical a poursuivi et conclu cette journée.

Le Conseil d'Administration

Président

Patrick BOURCHET

Secrétaire Général

Xavier FARJON

Adjointe

Marie Cécile GARCIN-FOIX

Finances

Françoise BERTRAND

Bernard LEVASSEUR

Jean-Pierre LUTAUD

Claude SOLTANE

Affaires juridiques

David BERNARD

Flotte

Gérard VINCENT

Claudius DEFLASSIEUX

Philippe LAURENT

Formation

Georges KOUYOU MONTZAKIS

Communication - Animation

Yves DESPAS

Informatique

Serge ROBERT

Gérard CASSAN

Bâtiments - entretien

Serge ROBERT

Représentant de L'USPEG

Daniel MAITRE ROBERT

ou Jacques DEDIEU

Fonction à préciser

Michel PECORARD

Le Bureau est composé de :

Patrick BOURCHET

Xavier FARJON

Françoise BERTRAND

Gérard VINCENT

Yves DESPAS

Jean-Jacques PIRONTI, conseiller sortant, n'a pas souhaité se représenter pour des raisons personnelles. Nous le remercions pour sa participation et le travail accompli dans le secteur financier et administratif au cours de son mandat.

Le nouvel élu est Claude SOLTANE, 58 ans, Inspecteur du Trésor Public à la Chambre Régionale des Comptes de la Région PACA, TT de 1997, 170 heures de vol, membre de l'ACAM depuis 1994.

AU-DELA DU TOUR DE PISTE

Les Baléares : que c'est beau vu d'en haut !

Gisèle Lallement



Départ d'Ibiza Photo G.Lallement

Dans 3 avions (RU, EH, BD) nous étions 11, 10 pilotes et une passagère. Si l'on ajoute les bagages, très légers - c'était la consigne- mais bagages tout de même, les avions étaient plutôt chargés... Malgré l'absence de régime avant le départ -mais le régime ne faisait pas partie des consignes- nous ne comptons aucun obèse ! Nos avions se sont cependant très bien comportés... ils nous ont amenés jusqu'à IBIZA et MINORQUE et ramenés sans aucun problème... enfin, presque !

Tous à l'heure, les avions rapidement chargés et les dernières recommandations échangées, nous sommes partis vendredi matin 23 avril vers 8 heures locales. La météo n'était pas fameuse mais le plafond était haut et le beau temps était annoncé.

L'arrivée à PERPIGNAN a été sportive : un assez fort vent, (des rafales à 38 kts) dans l'axe heureusement, a permis aux pilotes de mettre en pratique leur savoir faire.

Après un café bien mérité, le départ de PERPIGNAN a été un peu contrarié ; en effet, l'accès à la piste a été retardé d'environ 1/2 heure, non par la police qui escortait un prisonnier, attendant comme nous, mais par l'embarquement des passagers d'un avion de ligne... vigie pirate oblige !

sont parfois en difficulté !

La 2^e étape nous amenait de PERPIGNAN à REUS.

Que c'est beau vu d'en haut !

Je pilotais le RU, avec l'aide efficace de Gérard en place droite et de son GPS. De plus, Gérard a dû faire la radio car je ne suis pas qualifiée en anglais... il faudra que je m'y mette !

De MATARO au point Echo de REUS, via SABADELL, nous avons emprunté le fameux corridor dont on nous avait dit qu'il était plutôt compliqué. Nous l'avons cependant traversé sans aucune difficulté.

Après un rapide déjeuner à l'aéroport de REUS (je ne ferai aucun commentaire sur la qualité gastronomique de ce déjeuner !...), nous avons effectué la 3^e et dernière étape de la journée : IBIZA. Le soleil au rendez-vous, la traversée maritime fut courte et l'arrivée sur IBIZA magique.

Que c'est beau vu d'en haut (je sais, je me répète...) !

Nous avons rejoint notre hôtel après

Mais, comme pour nous venger du temps perdu, ce gros avion a rencontré quelques problèmes de mise en route et a dû, lui aussi, retarder son départ ! Non mais, il n'y a pas que les "petits" qui

avoir loué deux voitures (une berline de 4/5 places et un monospace de 6/8 places) et attendu les amis de Claude, des français vivant à IBIZA. Ces derniers nous avaient réservé des chambres dans un hôtel-appartements sympathique, dont le coût était de surcroît tout aussi sympathique pour notre budget.

L'heure du rendez-vous fixée pour faire le plein de nos estomacs affamés, nous nous sommes installés dans nos chambres et pris une douche. Surprise, horreur... l'eau est salée ! Que c'est désagréable ! Et se laver les dents avec cette eau... pouah ! Georges a dû acheter 2 bouteilles d'eau minérale pour rincer ses cheveux devenus poisseux...

Renseignements pris, une partie des hôtels de l'île utilise cette eau de mer en partie dessalée, l'eau douce commençant à manquer.

Après une promenade dans IBIZA, à la nuit tombante, nous avons choisi un restaurant sur le port. En fait, c'est Caroline qui l'a choisi... au feeling ! Et nous ne l'avons pas regretté... nos papilles s'en souviennent encore !

Ensemble, le lendemain matin, nous avons visité le centre de la ville et la forteresse d'IBIZA.

Ensuite, avec les amis de Claude, nous avons déjeuné dans un



Escale à Reus Photo Y.Despas

restaurant près de l'aéroport, devant une crique rouille et bleue particulièrement belle. Nous avons encore très bien mangé (tortillas, produits de la mer...). Adnan, revêtant le maillot acheté le matin même, a pris le temps de se baigner.

Et puis vint l'heure du départ pour MENORCA.

Nous avons contourné IBIZA par la côte nord, survolé la côte nord de MALLORCA pour atteindre MENORCA.

Que c'est beau vu d'en haut (Encore ! le vocabulaire fait défaut !) !

Les pilotes ont particulièrement apprécié cette traversée maritime où la

possession de nos chambres... enfin presque pour certains !

En effet, celles d'Yves et Patrick et de Georges et moi-même n'étaient pas prêtes. On nous en a donné d'autres qui, elles aussi, n'étaient pas prêtes. Nous avons patiemment attendu, au bar pour les uns et dans la piscine pour les autres.

A l'issu d'une petite promenade nocturne nous avons choisi... Caroline a choisi... un restaurant dans lequel nous nous sommes, une fois de plus, régalez de spécialités espagnoles.

Après une nuit de repos bien méritée et un petit déjeuner particulièrement copieux nous nous sommes séparés :



Dernier virage à Menorca Photo G.Lallement

terre est presque toujours visible, de près ou de loin.

Ces trois îles, bien que proches, sont vraiment différentes.

Le relief d'IBIZA est assez varié.

MALLORCA est plutôt montagneuse, du moins dans sa partie nord.

Quant à MENORCA, elle est toute plate.

Et toutes trois sont fort belles !

Depuis l'aéroport nous avons cherché un hôtel et, par téléphone, Adnan a négocié les prix... hors taxes.

Des taxis nous ont amenés à l'hôtel situé en centre ville.

Quel hôtel ! Au dernier étage : terrasse dominant la ville et, surtout, piscine, jacuzzi, sauna, massages (la masseuse était italienne et non thaïlandaise !). De plus, une coupe de champagne offerte par la direction accueille tout nouvel arrivant ! Quant à l'eau (ouf !) elle est normale ! Nous avons rapidement pris

quartier libre pour notre dernière demi-journée aux Baléares avec visite de la ville par petits groupes pour les uns, bains et massages pour d'autres, lecture du journal local et farniente pour notre président.

Menorca est beaucoup moins touristique qu'IBIZA et ce n'est pas pour me déplaire car elle me semble bien plus

authentique. La ville de Mao est jolie et agréable.

C'est avec un brin de nostalgie que nous avons pris le chemin de l'aéroport. Nos avions étaient toujours là et nous nous sommes préparés au départ.

Que se passait-il soudain ? Pourquoi autant de mouvements autour de l'EH ? Brrr... Caroline et moi attendîmes sagement dans notre avion, le RU, à l'abri du vent. Affrontant le froid -ce n'était pas la Sibérie mais tout de même !-, Georges nous apprit que l'EH ne démarrait pas : batterie HS... et c'est dimanche ! Un équipage devra vraisemblablement rester sur place encore une nuit. Patrick et Gérard sont revenus avec une voiture de l'aéroport et, après plusieurs essais de batterie à batterie, EH, enfin, a fait entendre le ronronnement de son moteur. Bravo les hommes ingénieux !

De Menorca à Perpignan ce fut environ 2 h 30 de vol dont la plus grande partie en traversée maritime... ma première traversée maritime en qualité de pilote. Décollage, contournement de l'île à 1000 ft et, zut, le plafond descend... nous obligeant à descendre aussi... heureusement que Patrick était à côté de moi.

Sur la mer nous avons reçu l'autorisation de monter, dans un premier temps, à 2500 ft. Mais je n'étais pas à l'aise : il n'y avait pas d'horizon et j'avais des difficultés à tenir à la fois le cap et l'altitude, et l'avion avait la curieuse tendance à pencher du côté droit. Enfin, nous avons pu monter encore... 3500 ft et l'horizon à nouveau là, devant moi. Mon pilotage y a gagné en précision malgré quelques écarts. Heureusement que Patrick était là pour m'aider, me conseiller et faire la radio en anglais.

Particulièrement concentrée et attentive c'est fatiguée et tendue que je suis arrivée en vue de Perpignan. J'ai récupéré la radio et fait mon approche. Ma prise de terrain n'était vraiment pas belle et je me suis fait, à juste titre, un peu " houspiller " par Patrick. Mais il était grand temps que je me pose et me repose. Ce fut, je l'ai déjà dit, ma première traversée maritime et aussi ma nav sans escale la plus longue. Et puis, hélas, je manque encore bien trop souvent de confiance en moi...

Patrick m'a " autorisée transit maritime "... j'en suis heureuse même si ce n'est pas un exploit !

La dernière étape nous a ramenés tout à fait normalement chez nous.

Que c'est beau, aussi, chez nous vu d'en haut !

Voilà, c'est terminé !

Nous avons navigué dans les airs et dans les avions ; à chaque étape c'était la valse des bagages et des pilotes qui passaient d'un avion à l'autre. Nous sommes devenus experts en déménagement rapide.

Nous conservons un très bon souvenir de l'accueil des aéroports espagnols : follow-me, navettes, démarches rapides et faciles (plans de vols, météo), informations, sourires... et de la longueur des pistes sur lesquelles nous nous sommes posés malgré les

“ rappels insistants ” de Patrick :
 “ mais bon sang, posez-vous plus loin
 pour dégager la piste plus rapidement
 et pour moins rouler !!! ”.

Hormis l'incident d'EH au départ de
 Menorca, nos avions se sont bien
 comportés et une mention spéciale
 doit être mise au crédit du RU. En
 effet, notre avion le moins rapide
 totalise le meilleur temps de vol ! Il
 est vrai que la présence de Patrick,
 qui a effectué la presque totalité du
 voyage en place droite du DR 400, a
 eu un effet dopant !
 Ce voyage de 3 jours fut très court et
 en même temps dépayçant. En ce qui
 me concerne je me suis totalement



“ déconnectée ” des vicissitudes de la
 vie quotidienne.
 Il fut extrêmement intéressant, voire
 passionnant, à plusieurs titres :

- ◆ Encore Jeune pilote, j'ai pu
expérimenter traversée
maritime, nav à l'étranger, etc.
- ◆ Nous avons pu admirer quantité
de paysages très beaux,
- ◆ Les échanges entre pilotes
furent positifs et enrichissants,
- ◆ Quant à la convivialité, elle était
aussi au rendez-vous,
- ◆ La liste n'est pas exhaustive.

J'aurais voulu parler de chaque
 participant avec la chaleur qu'il mérite
 mais la taille de mon propos
 deviendrait trop grande. Je me
 contente donc de tous les remercier de
 leur présence et de leur gentillesse et
 de souligner plus particulièrement :

- ◆ la prise en charge en amont
par Yves, avec beaucoup de
rigueur, de l'organisation
globale de notre périple,
- ◆ l'omniprésence de Patrick,
attentif à tous et à tout,
- ◆ la gestion efficace par
Amina de la trésorerie
commune,

- ◆ la prise en charge du
ravitaillement des avions par
Gérard,
- ◆ à titre personnel, les
conseils de Georges qui m'a
fait profiter de son
expérience, notamment
dans la préparation des nav,
et, toujours à titre personnel,
l'aide de Gérard dans la
branche Perpi-Reus.
- ◆ Et puis, enfin, le sourire et
la bonne humeur de tous.

J'ai, cependant, deux regrets :

- ◆ L'absence de mon amie
Marie-Cécile GARCIN-FOIX
qui se faisait une joie de
partir... mais Albane en avait
décidé autrement, retenant
sa maman à son chevet.
Marie-Cécile, j'ai pensé à toi
et ton tour viendra !
- ◆ Mon budget n'est, hélas,
pas extensible,
m'empêchant de
recommencer rapidement.

Je nous souhaite à tous encore de
 bons vols !...

Les Participants :

Amina ABBOU, Caroline BOURCHET, Patrick BOURCHET, Gérard CASSAN,
 Adnan DEMIR, Yves DESPAS, Georges KOUYOU MONTZAKIS, Gisèle
 LALLEMENT, Bernard LEVASSEUR, Gilles MOSSE et Claude SOLTANE.

Les temps de vol :

	LFMA LFMP	LFMP LERS	LERS LEIB	LEIB LEMH	LEMH LFMP	LFMP LFMA	TOTAL
RU	1h15	1h40	1h30	1h45	2h30	1h25	10h05
EH	1h25	1h35	1h45	1h50	2h25	1h45	10h45
BD	1h25	1h45	1h35	1h55	2h20	1h30	10h30

Les Bonnes adresses :

Restaurants :

LA MARINA, Puerto de Ibiza, Tel 971 31 01 72
 SA CALETA, Playa Es Bol Nou, San José, Tel 971 18 70 95
 (A quelques km à l'Ouest de l'aéroport)

Hotel :

Hotel CAPRI *** C/. San Esteban 8, Mahon 07701 MENORCA

Les Maximes du Petit Voyageur

Atterrissage :

C'est pas parceque la piste est
 longue qu'il faut rouler longtemps.

Anglais aéro :

Parler c'est bien, comprendre ce
 que répond le contrôleur c'est
 mieux.

Transit maritime :

Pourquoi faire sinueux quand on
 peut faire tout droit ?

Pcc :Y.D

Utilisation de l'EGT

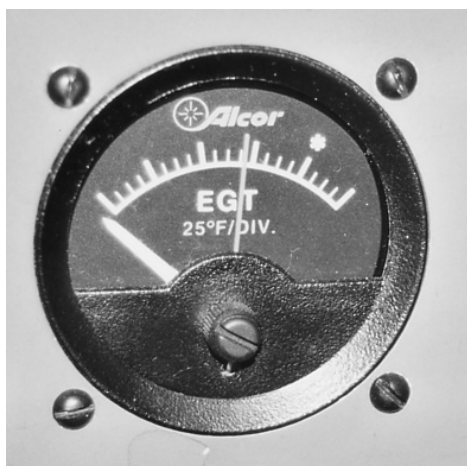
Arnaud Rostain

Les plus observateurs d'entre vous auront remarqué l'apparition d'un nouvel instrument sur notre RU : un EGT.

Ce dernier va vous indiquer la Température des Gaz d'Échappement (Exhaust Gas Temperature). Vous me répondrez que jusque là vous voliez très bien sans, et que ça vous fait une belle jambe ! Oui, sauf qu'à cause de mauvais réglages de mixture en croisière nous avons dû changer deux cylindres en 6 mois !!!

Alors j'en vois qui se grattent la tête : "Quel rapport entre l'EGT et le réglage de la mixture ?"

Bon, je m'en vais vous expliquer la chose. Oxygénez votre cerveau par 2 ou 3 grandes respirations et suivez



bien.

Dans votre carburateur a lieu la carburation qui consiste à mélanger l'air venant de l'entrée d'air du carburateur et l'essence venant du...réservoir d'essence. Ce mélange est ensuite envoyé en plus ou moins grande quantité (grâce à la manette de gaz) dans les cylindres du moteur où il sera enflammé par l'étincelle des bougies. Cette explosion provoquera une augmentation de température et donc une augmentation de pression. Pression qui va venir pousser vos pistons qui eux, entraîneront l'hélice dans sa rotation.

Ca va, vous suivez ?

Ok. Vous comprenez donc bien que la

puissance délivrée par la moteur dépend de la température (=> pression) issue de l'explosion du mélange Air/Essence.

Cela revient à se demander quand ce mélange générera-t-il sa plus grande température (donc sa plus grande pression sur les pistons) ? Eh, bien lorsque TOUTES les particules d'air auront réagit avec TOUTES les particules d'essence lors de la combustion. Dans ce cas le mélange est dit **"idéal"** (ou stœchiométrique pour les chimistes). Cela se produira avec 1g d'essence pour 15g d'air. "Mais m'sieur, c'est pas 12g normalement ?".

Deux secondes j'y viens !

La particularité du mélange idéal (1g pour 15g) est sa température maximum et donc sa pression maximum dans les cylindres. Mais malheureusement la température du mélange idéal est TROP élevée pour nos moteurs qui ne dureraient pas longtemps si nous les faisons tourner avec ce rapport Air/Essence. C'est pour cela que nos carburateurs génèrent un mélange moins chaud dit **"nominal"** avec 1g d'essence pour 12g d'air. L'essence en trop ne réagissant pas dans la combustion refroidit les cylindres. Ainsi nos moteurs ont une longévité accrue.

La notion de mélange riche (en essence) ou pauvre (en essence) est basé sur ce mélange nominal (1g/12g). Imaginons maintenant un avion qui consomme au niveau de la mer 30l/h. En altitude, à 6500ft par exemple, si vous ne touchez à rien il consommera toujours ses 30l/h. Mais comme l'air se raréfie en prenant de l'altitude, le rapport 1g d'essence pour 12g d'air ne sera plus respecté. Nous aurons donc trop d'essence par rapport à l'air (moins dense). Le mélange sera dit **"riche"**. Nous nous sommes donc éloignés du mélange nominal qui nous assurait une bonne température de combustion (d'où une légère perte de puissance).

Mais surtout, l'essence en trop qui ne réagit pas lors de cette combustion est

purement gaspillée. Et c'est là que, normalement, vous vous mettiez à appauvrir le mélange afin de retourner vers le mélange nominal et ainsi récupérer un brin de puissance, et surtout économiser du...carburant.

Le souci c'est qu'avant l'arrivée de l'EGT, vous appauvrissez à l'oreille ou pire, à une altitude trop basse. Vous appauvrissez donc jusqu'à ce que le moteur semble tourner plus rond où jusqu'à ce que vous récupériez 50-100 RPM. Et en vous arrêtant là vous aviez non seulement atteint le mélange nominal mais vous l'aviez même dépassé. Vous étiez exactement au mélange idéal, mortel pour les cylindres. En effet qui dit appauvrissement jusqu'au RPM maximum dit température maximum (celle du mélange idéal) ! Sans EGT il faut donc, après avoir atteint un ronron plus rond ou les RPM max, réenrichir un peu, afin de, malgré tout, avoir un peu d'essence en excès dans les cylindres (après chaque combustion) pour les refroidir.

Tenez bon, c'est bientôt fini.

Maintenant, étant donné que l'EGT vous donne la température des gaz d'échappement (en degré Fahrenheit) et que cette température est intimement lié à la température de la combustion du mélange dans les cylindres, puisque les gaz d'échappement en sont les résidus (évidemment toujours moins chauds), vous allez pouvoir régler le mélange de manière moins hasardeuse lors de vos croisières en altitude.

Vous procéderez donc ainsi :

Lors de vols en croisière à partir de 5000ft et au-dessus, vous appauvrirez le mélange lentement tout en regardant la T° sur l'EGT (n'oubliez pas de piloter l'avion...). Vous allez arriver à un maximum de degrés au-delà duquel si vous continuez d'appauvrir la T° redescendra et le moteur ratatouillera. Cette température max est appelé le **"Peak EGT"** (proche de l'astérisque "*" sur l'instrument) qui correspond donc au mélange idéal

(pas bon !).

N'y restez pas longtemps et réenrichissez progressivement de manière à ce que la température diminue de 3 graduations, à savoir 75°

F.

Pour toute montée ou descente remettez préalablement plein riche. Vous effectuerez un nouveau réglage à la nouvelle altitude si celle-ci et

supérieure ou égale à 5000 ft.

Bon, vous voyez maintenant le rapport entre EGT et mixture ?

Ceux qui ont mal à la tête peuvent sortir...

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Activités Club

Rallye 2004 : une belle journée

Franchement, jusqu'à la veille, au vu des prévisions météo de la télé, on pouvait craindre le pire : l'annulation du rallye !

Déjà, on avait renoncé au barbecue sur la terrasse et sagement prévu un repas à l'intérieur.

Et puis, surprise, en arrivant au club, même le soleil était là, au moins pour une partie de la matinée.

Miracle ? Peut-être pas mais il faut dire que Jacques DEDIEU, grâce lui soit rendue, avait tout fait pour nous attirer la clémence du ciel en nous concoctant pour ce dimanche 18 avril, jour du seigneur, une fort belle tournée des Chapelles. De Meyrargues à La Roque d'Anthéron le parcours n'en comportait pas moins de 7, chacune étant un point tournant. Bref, plus qu'un rallye, un véritable pèlerinage en cette période pascalle, que firent, avec des fortunes diverses mais toujours dans la bonne humeur, les différents équipages.

2 ou 3 équipages qui avaient prévu de

voler l'après-midi n'ont pu faire le parcours, la météo s'étant sensiblement dégradée.

A noter aussi la présence, pour la première fois, de 2 équipages d'autres club : un de Marseille Provence, l'autre de Carpentras que nous avons eu plaisir à accueillir.

Il fallait reconnaître 10 photos et les situer précisément sur la carte Michelin au 1/100.000. Pas si facile puisqu'un seul équipage a réussi la totalité des photos. En bon pédagogue, Jacques augmente la difficulté d'année en année !

Il fallait aussi estimer la quantité d'essence consommée et l'épreuve surprise mesurait la précision de l'arrêt sur les marques du poste à essence ! Les dépassements de temps, les écarts sur l'essence et le stationnement donnaient lieu à des points de pénalité retranchés des points acquis pour chaque photo bien située.

12 équipages ont été classés, les trois

premiers recevant en fin d'après midi une petite coupe et de quoi largement la remplir sous forme d'un liquide doré et pétillant.

Quant au repas il a rassemblé, toujours dans la bonne humeur et la convivialité une cinquantaine de participants dans le Club House transformé pour l'occasion en salle de restaurant.

Ce fut une belle et agréable journée à la fois aéronautique et conviviale comme nous l'avions souhaité. Un succès que nous espérons prometteur pour les prochaines initiatives d'animation du Club.

Avec aussi un grand merci, particulièrement à Jacques DEDIEU et Marie-Cécile GARCIN, et à tous ceux qui ont participé à l'organisation et ont contribué à la réussite de cette journée.

Et rendez-vous pour le prochain

	EQUIPAGE	POINTS
1	Antoine MOTA - Michel IVACHEFF	1574
2	G. KOUYOUMONTZAKIS - Gisèle LALLEMENT	1114
3	Jean-Pierre LUTAUD - David BERNARD	1103
4	BRIAN - ETIENNE	1034
5	Christian BEY - Roger BIGY	939
6	Jean-Marc GENTIL - Patrick LASSERRE	912
7	Sebastien Philippe - Olivier JOURJON	839
8	Claudius DEFLASSIEUX - Bernard GUERIN	501
9	Christophe DEWAVRIN - Yves DESPAS	370
10	Jean-Michel DELFOSSE - Brigitte CORNU	-189
11	Patrick BOURCHET - Françoise BERTRAND	-197
12	Michel AGRESTI - MarcSARKISSIAN	-338



Les vainqueurs reçoivent la coupe des mains du Président.

De g. à d. : Antoine MOTA, Michel IVACHEFF, Gérard VINCENT, Patrick BOURCHET.

Photo Y.Despas

Le Jour le Plus Long

Le club participera au J.L.P.L.

DIMANCHE 27 JUIN

Du lever au coucher du soleil

Nous souhaitons un maximum de pilotes participants.

Le règlement et les modalités de participation seront affichées en temps voulu au Club.

Retenez cette date.

Un Barbecue aura lieu à midi

Sorties

Plusieurs sorties sont prévues :

20 juin Aéro-Expo à Lyon

Date à préciser :

Visite Airbus à Toulouse

Consultez les panneaux d'affichage

Les nouvelles du Club

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en mars et avril :

Meryl BORG élève pilote
Philippe BAILLY PPL
Julien BARBIER élève pilote
Dominique NOYER PPL
Constantin TSELEPIDES PPL
Slim BOUAZZA élève pilote

Lachers :

Didier MUSSO
le 2 mars
élève de Raymond Delaunay
Laure-Anne THIRY
le 5 avril
élève de Arnaud Rostain
et Raymond Delaunay

Brevet de Base :

Christophe PETRELLUZI
le 23 avril
élève de Raymond Delaunay
PPL :
Didier LAMBERT
le 15 mars
élève de Raymond Delaunay

Bravos !

Bienvenue à l'ACAM.

Félicitations à tous.

HEURES DE VOL			TOTAL
AVIONS	mars	avril	2004
RU	41.05	81.50	202.15
ZG	60.30	50.15	180.45
EH	37.00	44.20	122.50
BX	14.05	6.50	26.10
Total ACAM	152.40	183.15	532.00
NN	79.35	88.00	256.50
MB	24.45	30.25	96.40
BD	24.35	37.40	82.35
Total USPEG	128.55	156.05	436.05
FN	0.45	9.50	19.30
Total Eguilles	0.45	9.50	19.30
TOTAL	282.25	349.10	987.35

Flotte

Tous les avions sont en état de vol

EH :

Une seconde radio et une boîte de mélange sont prévues pour septembre ou octobre.

Carnets de vol :

Remplissez correctement et lisiblement les carnets de vol. On trouve parfois pour un même vol des durées différentes dans le carnet et dans aéro 21 ! Soyez rigoureux et attentifs, cela facilitera grandement le travail de l'équipe chargée de l'entretien et de la maintenance. Merci

*Prenez le plus grand soin
des avions au sol et en vol.*

Lutte anti-bruit

A partir du 1er mai

**les TOURS DE PISTE sont
INTERDITS
Le SAMEDI
de 12 à 14 heures
Le DIMANCHE et les JOURS
FERIES
de 12 à 16 heures**

Les discussions avec les riverains et l'élaboration d'une charte avancent. Dans ce cadre, le Tour de Piste a été remonté à 1600 pieds QNH, et les restrictions ci-contre ont été mises en place. D'autres mesures sont à l'étude et les avions écoles commenceront à être équipés de silencieux dès 2004. **Mais le plus efficace reste le strict respect du circuit défini sur la carte VAC.** Notamment pour le décollage en 33 ne pas virer à droite trop tôt même si vous êtes à plus de 500 pieds. Dès l'altitude du TdP atteinte, réduisez à 2000 tours /m. Enfin remontez la piste pour arriver plus haut en bout de piste.