

Donnez-vous des ailes...

ACAM le bulletin

Aéro-Club Aix - Marseille

29. septembre-octobre 2004

Un pari à gagner !

Le Président Patrick Bourchet

EDITO

Le F-GLVP est arrivé le 25 août. Il est beau et mécaniquement au top puisque le moteur est neuf et la visite de 3 ans faite. Une bonne opération pour le club qui je l'espère aura des conséquences financières favorables.

A ce sujet je vous rappelle que nous prévoyons en début d'année un budget équilibré. Coté dépenses tout est quasi imposé avec peu de variations sauf pour la mécanique.

Coté entrées, tout étant basé sur le nombre d'heures de vols, c'est bien sûr un pari.

A la date de fin juillet le pari n'était pas bien engagé : il manquait 200h, soit environ 15%. Si nous ne voulons pas avoir de mauvaise surprise en fin d'année, il faut nous remettre à voler; juste une petite heure de plus pour chaque adhérent, et tout ira bien.

Nous voyons là, comme dans d'autres domaines, que dans une association, l'action de chacun interfère sur le destin de tous.

Pour environ 2 euros chacun nous avons participé à l'achat du matériel pour l'auvent sur la terrasse. Il nous faut remercier Jean-Marc Hallé et Jean-Paul Soudagne qui ont retroussé leurs manches pour le réaliser.

Voilà comment notre club peut être plus accueillant, plus agréable sans que le prix de l'heure de vol s'envole (!)

Pour finir parlons du moteur du RU. Il a terminé son potentiel avec deux compressions de cylindres au minimum et une petite fuite d'huile. Le 12 août un peu de copeaux de métal dans la vidange décidait de son arrêt définitif à 2530h faites pour 2880 possibles. La direction du club a tenu tous les pilotes informés, n'en concluez pas que nous vous proposons des avions peu fiables !

Simplement nous vous disons la vérité.

La déconvenue vient de notre motoriste qui n'a pas tenu ses délais de livraison le changement moteur devrait être terminé le 7 septembre.

Enfin, j'espère vous voir très nombreux le samedi soir 18 septembre au barbecue qui sera l'occasion de fêter l'arrivée du nouvel avion et de nous retrouver après les vacances.

Bons vols à tous.



Le vol montagne à l'ACAM



Finale à Faucon Photo Y.Despas

Nous avons trois Instructeurs pilotes, que les altisurfaces autorisées, montagne (Henri Mercier, Pierre certaines étant jugées trop dangereuses ou en trop mauvais état. Petron, Raymond Ripert) et nous disposons de 2 avions utilisables sur les altiports et altisurfaces : le rallye au Club et intégré dans le Règlement MB et le DR400/140 VP. Plus faciles à piloter et à un prix plus abordable que BX, ils devraient permettre à beaucoup plus de pilotes de s'initier au vol montagne et pour certains d'obtenir leur qualification. Pour faciliter encore l'accès au vol montagne, le CA a décidé de faire payer les 30 premières et les 30 dernières minutes de vol, qui correspondent au temps d'aller et de retour vers et de la montagne, au tarif solo.

Nous savons que certains pilotes s'étonnent que les règles intérieures d'un club soient plus contraignantes que les règles officielles. Ils estiment que dès lors qu'ils ont une licence ou une qualification ils sont en droit d'exercer la totalité des privilèges y afférant, et que c'est à chacun de juger des limites de ses compétences. Sans doute cet argument est-il légitime. Malheureusement de trop nombreux exemples sont là pour nous rappeler, parfois cruellement, que cela n'est pas si simple et que quelques précautions supplémentaires ne sont pas superflues.

Avec la vente du Mousquetaire, certains ont pu s'interroger sur la possibilité technique ou sur la volonté de la direction du Club de poursuivre l'activité montagne sur roues à l'ACAM. La réponse à ces interrogations est très claire : oui, le vol montagne continue, et mieux, nous pensons que nous avons la possibilité de le développer davantage compte tenu des moyens dont nous disposons.

Alors, vive le vol montagne... mais pas n'importe comment !

Pour limiter au maximum les risques, en particulier de casse, le CA a édité, en accord avec les instructeurs montagne, des règles très strictes, tant en ce qui concerne la compétence des

d'Administration du Club.

AU-DELÀ DU TOUR DE PISTE

Croisière : les îles Canaries et Madère

Antoine Mota, Gérard Cassan, Gilles Sanson



Gilles, Gérard, Antoine, au départ d'Aix

" AIX - CANARIES " Le projet cogité par Antoine après le voyage à Rhodes en 2002, prend forme en 2004 et après 3 réunions de préparation, il aura lieu en mai ! Initialement prévu avec 2 avions (F-GNBD & F-GIEH) et 8 participants, les événements de Madrid ainsi qu'obligations et contraintes diverses, font qu'il n'y a plus que 3 pilotes et 1 avion vendredi 7 mai, le jour du départ !

mai sur les étapes, Marocaine le 5 mai.

routes, logs de nav , Jeudi 6 mai :

fiches de terrains,... - Derniers contrôles :

- Pas besoin d'autorisation pour survoler le territoire Marocain, mais une simple information d'un

- Antoine effectue un vol de " Vérif " - le BD sortait d'une 100 heures à 18h00 !
- Huile (niveau + réserve) Essence (pleins) Equipements de survie, Cordes, Piquets et toilette avion.

Préparatifs :

- Dernière mise au point le dimanche 2 vol privé VFR au départ d'Aix, envoi à la DGAC - Plans de vol AIX / REUS => REUS /

ALMERIA => ALMERIA / FES
envoyés à 20h00.

**VOYAGE ALLER
AIX - ESPAGNE – MAROC
CANARIES - MADEIRA**

VENDREDI 7 MAI :

Première étape : AIX - REUS (LFMA – LERS) :

AIX - Gilles, Gérard, Antoine arrivent au terrain entre 7h15 et 7h30 avec infos MTO et NOTAMS. C'est pas CAVOK pour une partie de la première branche mais suffisant pour partir, un peu brumeux sur Marseille, nuages et vents contraires après Perpignan !

Pré-vol et contrôles habituels, logs, cartes diverses à portée de main et prêts pour la Mise En Route.

Plan de vol activé et vers 7h55, dès contact Twr, Gilles est autorisé à rouler pour remonter la 33 et décoller vers 8h00 - Destination FES pour la fin de la journée via Reus et Almeria !

En montée vers le FL 045, passage MTG, puis FJR ensuite vers le FL 065 après PPG. Nos infos MTO sont confirmées : vents contraires, turbulences et légère brume. Plusieurs essais du PA en vain ! Pas d'asservissement avec le directionnel.

Nous passons ALBER pour une directe sur OLOTI, CAVES (évitant ainsi la CTR de Barcelone) et vers le point Echo de Reus. On Top depuis ALBER jusque travers Igualdada avec vents contraires et turbulences, puis grand bleu; devant il n'y a plus de nuages et nous commençons à admirer les beaux paysages et les quelques reliefs autour de nous !

Approchant Reus nous longeons le côté pour passer à 1.500 ft sur Tarragona et rappeler travers Twr pour une VA 25.

Nous sommes rapidement établis en finale 25 et Gilles nous pose en douceur par un léger vent secteur Ouest après 2h47 de vol et 272,1 Nm. Au roulage vers le Follow-me nous demandons l'essence. Si tôt demandé si tôt obtenu, le camion se présente déjà pour les pleins : 107 litres – 145 €.

- Fin de la première étape -
Direction la MTO et bureau de piste pour les taxes et le plan de vol REUS - ALMERIA.

- Deuxième étape : REUS - ALMERIA (LERS – LEAM) :

REUS : - Prévion et évolution MTO sur ALMERIA aux FL 050 et 100. Vent du 270° / 300° pour 10 à 20 kt. Nous optons pour le FL 045 et une route REUS =>VALENCIA=>ALMERIA.

Le plan de vol LERS – LEAM activé et au premier contact Twr, Gérard est autorisé au roulage et décollage 25 puis en montée au FL 045 dès la sortie de zone.

Approchant VALENCIA, nous négocions le maintien du FL 045 en "Cost line" par le couloir **N-S**, puis cap au 210° sur le point SORBA puis le point **E** de ALMERIA.

Magnifiques paysages allant du vert clair des plaines aux beaux reliefs sombres et, plus nous descendons vers le Sud, plus il y a de cultures et de serres à perte de vue !

Toujours beaucoup de vent de face à mesure que nous approchons d'ALMERIA.

Dès le premier contact avec ALMERIA nous descendons à 1.000 ft sol aux

points **E** puis **E1** et pour raisons trafic nous procédons à quelques 360° au point **E1**. Ensuite, nous sommes autorisés pour une semi-directe 26. Vent de 20 à 25 kt, pratiquement dans l'axe, tout sous contrôle et Gérard nous pose après 3h15 de vol et 308,1 Nm. Au roulage vers le Follow-me nous demandons l'essence et le camion se présente

rapidement pour les pleins : 117 litres – 163 €.

- Fin de la deuxième étape -

Direction MTO et bureau de piste en passant par le " Sas équipages et pax " avec contrôle simplifié, style : remplir un registre – provenance – destination – nom pilote – signature – date.

- Troisième étape : ALMERIA - FES (LEAM – GMFF) :

ALMERIA : - Prévion et évolution MTO sur le Nord du Maroc : On déjà vu mieux comme Temsi !

Relief et MTO moins défavorables, nous optons pour une route ALMERIA => MELILLA => NADOR => TAZA => FES au FL 065. Avant FES il y a trois terrains et nous évoluerons par petite

branche à la fois s'il le faut !

Pré-vol et contrôles habituels, logs, cartes diverses à portée de main et prêts pour la M.E.R.

Plan de vol LEAM - GMFF activé et au premier appel Twr, Antoine est autorisé au roulage et décollage 26 puis en montée au FL 065 cap sur ESAMI (FIR) Traversée maritime ALMERIA – MELILLA en 55 minutes, sous un ciel bleu sans turbulences !

Identifiés radar par MELILLA, nous rappelons verticale installations et en sortie de zone passons avec NADOR, que nous rappelons moins de 10 minutes plus tard verticale terrain puis en sortie de zone pour passer avec CASA !

MTO très dégradée, quelques turbulences sympathiques et ce quel que soit le niveau de vol. Difficile à tenir le BD en ligne de vol – Vitesse sol 88 kt pour 100 kt au badin et régime entre 2.200 et 2.350 RPM !

Contact impossible avec CASA ou avec FES, donc retour sur la fréquence avec NADOR jusqu'au Barrage Mohamed V, nous resterons avec NADOR jusqu'à perte de la portée et tentons en vain de



Au FL 65 vers Fès

contacter CASA ou FES ! - Trop bas ? - Trop de relief ? - L'orage ?

A l'Ouest de notre route le RIF est complètement couvert de nuages. Vent et fortes turbulences, nous signalons à CASA (qui ne répond toujours pas ! !) nos différents caps et niveaux passant MSOUN vers le Col de Rejem - Zhazha. Plus nous approchons de TAZA, plus c'est brumeux et nuageux, même un peu de pluie, limite conditions VMC !

Par beau temps le paysage doit être splendide ! Dommage pour notre album photos !

Dès la première percée nous descendons d'abord vers le FL 045 dans la vallée, suivant la route N6 et la rivière Msoun, nous passons TAZA vers MATMATA en adaptant cap et

altitude en fonction de la visi / relief et enfin après quelques tentatives CASA répond, puis nous passons avec FES, à peine audible et finalement contact établi passant le NDB - CNV - environ 10 Nm à l'Ouest de GMFZ – TAZA ! – Ils doivent se dire : Ils sont fous ces

MTO puis au bureau de piste pour les taxes et établir le FPL pour AGADIR.

Plan de vol GMFF - GMAD activé et au premier appel Twr, Gilles est autorisé au roulage et décollage 09, cap sur ARZOU au FL 045. Ensuite KENIFRA,

vers le parking au pied de la Twr, nous demandons l'essence.

L'accueil courtois et aimable des autorités aéroportuaires et de la PAF. Contrôles habituels, doc avion, passeports, fiches à remplir,... L'essence est déjà là ! – 112 litres / 960 Dirhams.



Vers Matmata

BENI-MELLAL, BZOU jusqu'à MARRAKECH.

Nous survolons de magnifiques contrées du Moyen Atlas composées de reliefs et plaines vers KENIFRA et BENI-MELLAL.

- Fin de la Quatrième étape -

Un policier, très admiratif devant notre projet de voyage aux Canaries depuis Aix, nous accompagne partout, nous facilitant ainsi passages et contrôles. Nous traversons rapidement le magnifique hall de l'aéroport et profitons en passant devant le " Bar " pour emporter 3 sandwiches et 3 boissons, le tout vite avalé avant d'arriver au bureau de piste!

Pour des raisons de trafic, nous MTO et plan de vol vers LANZAROTE,

Gaulois de voler par ce temps là ! A l'Ouest de MATMATA, nous rappelons FES. Autorisés pour atterrissage en 27 et en quelques minutes nous sommes bons pour un posé en douceur après 2h50 de vol pour 256,9 Nm depuis ALMERIA et 8h52 de vol pour 837,1 Nm depuis notre décollage d'AIX le matin ! - Pas mal pour le premier jour de vol !!

contournons la CTR de MARRAKECH par l'Est de la ville suivant le cheminement VFR à 3.000 ft QNH et, au Sud de la ville cap au 245° sur IMI-N-TANOUTE puis sur ARGANA et AMESKROUD.

Au roulage vers le parking, situé face au bureau de piste, nous demandons l'essence pour les pleins à la pompe : 106 litres – 126 € (Nous pouvons payer en Euros ! - Le change est à 10 Dirhams pour 1 €)

Devant nous et à l'Ouest c'est de plus en plus nuageux mais davantage à l'Est de notre route !

Très bon accueil des autorités et de la PAF. Présentation des documents de l'avion (surtout l'assurance) passeports et les petites fiches individuelles à remplir.

Les choses sérieuses commencent : relief (début Haut Atlas) brume et nuages bas bien accrochés ! Les infos MTO ne sont pas confirmées, en tout cas pas dans cette zone !

- Fin de la troisième étape -

Et nous voilà déjà dans le hall ! Rapidement sortis de l'aéroport et un taxi nous conduira en 25 minutes à l'hôtel au centre ville près de la gare centrale de FES.

Consolation : nous savons que c'est le grand bleu sur AGADIR mais en attendant prudence et vigilance s'imposent !

Après un bon appéro, un bon repas, une bonne soirée, nous sommes prêts pour notre **première nuit au Maroc !** Notre programme pour le lendemain : FES => AGADIR => LANZAROTE, soit environ 665 Nm !

A mesure que nous avançons, cela se dégage de plus en plus rapidement et le flanc Sud du relief à l'Est de notre route s'illumine peu à peu et nous apercevons au loin les sommets enneigés culminant à plus de 10.000 ft ! C'est féérique sous un ciel bleu azur !

SAMEDI 8 MAI : Quatrième étape : FES - AGADIR (GMFF – GMAD) :

Nous passons AMESKROUD et notre premier contact avec AGADIR, nous sommes autorisés pour une verticale terrain puis rappel en VA 28 main gauche. Tout se déroule parfaitement et Gilles nous pose avec doigté sur un tarmac long de 3km après 3h20 de vol et 345,8 Nm depuis FES. Au roulage

FES : - Le temps se couvre de plus en plus, plafond haut et un peu de vent. Taxi direction aéroport, passage à la



Dernier virage 28 à Agadir

y a plus qu'à....

Cinquième étape : AGADIR - LANZAROTE (GMAD – GCRR) :

AGADIR : - Pré-vol et contrôles habituels faits, logs, cartes diverses à portée de main et prêts pour la M.E.R. Plan de vol GMAD - GCRR activé et au premier appel Twr, Gérard est autorisé au roulage et décollage 28, cap au 240° sur VASIR, RILAT... en montée au FL 045... et nous sommes déjà le long de la côte, plein Sud vers le Cap JUBY !!

Comme prévu la MTO est correcte, un peu de brume et quelques nuages, néanmoins quelques photos sont prises en longeant la côte Atlantique. Approchant TARFAYA nous montons au FL 065, le contact avec CASA devient alors difficile, mais nous comprenons qu'il faut passer avec CANARIAS Control.

Identifiés radar par CANARIAS Control et dès le premier contact nous devons



Cap Juby

rappeler 20 Nm au Sud de Bien joué Gérard, dans le timing !
LANZAROTE. Sortie E3 vers le Follow-me pour le

Vent du Nord-Est estimé à 5 à 10 kt, parking A.G. Au roulage nous
vitesse sol (Océan) 100 kt, mais nous demandons l'essence et en quelques
serons posés avant le SS à 19h15. minutes le camion est là pour les

Rappelons Sud de LANZAROTE pour pleins : 111 litres / 160 €.
commencer la descente vers le point
Sierra et nous sommes rapidement - Fin de la Cinquième étape –
autorisés pour la descente à discrétion Une navette de l'AENA nous prend en
et une longue finale 03. - Nous charge, l'hôtesse nous accompagne
n'attendions que ça ! pour les rapides contrôles et jusqu'au

Dans la lumière rouge et or d'un soleil bureau " Info " pour nous trouver un
couchant, nous voilà posés à 19h03, hôtel !
après 3h05 et 318,4 Nm depuis AGADIR. Il est déjà près de 20h00 et nous voilà

dans un taxi vers Puerto del Carmen et environ 15 minutes plus tard nous sommes à l'hôtel pour notre **première nuit aux CANARIES !**

Très satisfaits de notre périple sans encombre et dans le timing prévu. Notre programme pour Dimanche : Louer une voiture et visiter l'île de LANZAROTE !

A suivre...dans le prochain bulletin.

Texte et photos : Antoine Mota



Finale 03 à Lanzarote

PPL impressions

Laure-Anne Thiry

Ca y est, le grand jour est arrivé. Mais le mistral souffle depuis presque une semaine et le TAF de Marseille Provence prévoit du vent à 30 kt, rafales à 40 kt.

Alors, je ne suis pas trop rassurée et j'aurais préféré que le grand jour arrive un autre jour.

embêtant à l'horizon et l'on passe en revue les caractéristiques de l'avion un DR 400 120. Evidemment, je connais parfaitement les vitesses en km/h mais le FE me le demande en kt ! Heureusement qu'on se trouve encore sur terre, ça va plus vite pour calculer.

L'avion (qui vient d'être inspecté par mon instructeur) est nickel. Nous décollons, avec 20 kt de vent pratiquement de face. Tout va bien. Je prend une légère correction de dérive à gauche, direction St Maximin. Deux minutes après St Maximin, je demande au contrôleur de quitter momentanément la fréquence pour écouter le répondeur de Cuers. J'ai beau essayer de le déclencher trois

pas de répondeur pour cette fois-ci. Concentrée sur mon répondeur et mes "de retour sur la fréquence", j'en oublie de demander au contrôleur la clearance pour descendre de 3 500 f à 2 500 f, un peu avant Rocbaron. Celui-ci me le fait remarquer à juste titre, alors je m'excuse platement mais peste intérieurement. Bien sûr, c'est la première fois que ça m'arrive, et vraiment pas le bon jour.

Dépitée, j'appelle la tour de Cuers une fois, deux fois et finalement, m'annonce en auto-info pour une verticale terrain à 1 800 f. Bon, c'est plutôt une verticale seuil de piste 11 pour apercevoir la manche à air bien à l'horizontal qui indique un vent pratiquement du 290.

Je finis par m'intégrer dans le tour de piste en annonçant clairement ma position. Vitesse, volet, pompe, phare, pas de réchauffe carburateur car il fait suffisamment chaud, mélange : tout est OK en vent arrière. Je réduis en fin de base à cause du vent, dernier



Laure-Anne aux commandes

Photo R.Delaunay

Destination Cuers puis Cannes. Cet fois, rien à faire, aucun bruit, et la itinéraire semble préférable au niveau fréquence est correcte. Je me dis météo à Montpellier puis qu'on est peut-être un peu loin mais Alès. j'ai beau essayer deux nouvelles fois

Petit briefing météo, pas de nuage un peu plus tard, sans plus de succès,

virage à 150 km/h puis finale, 2ème cran de vitesse d'approche 135-140 km/h car il y a bien 20 à 25 kt de vent. Je touche tout en douceur après les brins et repart bien dans l'axe, direction Carnoules. Ca n'était pas bien difficile mais j'ai repris confiance.

Je prépare mon QDM pour faire la verticale du Vor du Luc, quitte Cuers à 1300 f en restant sur écoute et prépare la fréquence du Luc que j'appellerai au moment de passer Carnoules. A Carnoules, j'appuie sur le bouton de changement de fréquence et m'annonce aussitôt, pour entendre en réponse, très surprise, que je suis toujours sur Cuers Tours...

Ca aussi, C'est la première fois que ça m'arrive !

Le reste du voyage vers Cannes se passe tranquillement, sauf que je ne réalise qu'au bout de quelques secondes que le Vor du Luc s'appelle aussi Lima Uniforme Charlie et que l'Atis de Cannes est rayé...

Au départ de Cannes, je mets le cap sur le Sud de Draguignan. "Déroutement sur Puimoisson" me dit le FE. J'annonce alors la position, le cap, l'estimée. Prudente, j'ai choisi un cap un peu faible, pour être bien sûre d'éviter la zone de Canjuers et je me dis qu'une fois au Sud-Ouest du Lac de Sainte Croix, je pourrai opter pour un cap Nord-Est afin d'intercepter le QDM du Vor de Digne qui me mènera à Puimoisson. "C'est correct, mais en avion, autant prendre le chemin le plus

direct" me répond le FE. C'est vrai, il a raison...alors, gentiment, il me propose de faire le "pilote automatique" pour me laisser la possibilité de tracer et calculer tranquillement ma route avec ma règle et mon rapporteur. Interloquée, je lui réponds que je vais essayer de me débrouiller toute seule, en coinçant le manche entre mes genoux, persuadée que s'il touche le manche, c'est raté. Mais cela ne s'avère pas très pratique à cause des turbulences, alors je cède et calcule un chemin plus direct, passant par Aups puis longeant vers le Nord la zone de Canjuers.

A Puimoisson que je finis par déceler au milieu des champs de lavande, j'ai droit au coup de la panne. Heureusement que c'est fictif, sinon, la piste aurait peut-être été un peu courte...

Nous repartons, direction Vinon. Je suis catastrophée.

Quelques exercices de maniabilité plus loin, Vinon est en vue. J'appelle le lac du barrage de Vinon le lac d'Esparon : j'aurais mieux fait de me taire.

Sur la route du retour vers Aix, j'affiche le QDM 225 du Vor de Martigues qui me mènera à Eguilles. C'est bizarre, aujourd'hui le Vor ne fonctionne pas et pourtant, je vole à une altitude raisonnable. Après quelque temps de réflexion, je me résous à vérifier la fréquence du Vor. Evidemment, la carte est pliée au mauvais endroit, l'avion bouge pas mal et ma planche de bord en mauvaise posture, alors le FE me suggère que j'ai peut-être ajouté 5/100 de trop à la fréquence, ce

qui se révèle exact.

J'atterris à Aix en 33, après un encadrement assez moyen, et je sors de l'avion la mine abattue. J'informe tristement mon instructeur que je vais faire chuter son taux de réussite, mais après avoir discuté quelques secondes avec le FE, il semble plutôt réjoui.

Dubitative, je regarde la mention "apte au test PPL" sur mon carnet de vol et lui demande si le FE peut revenir sur sa décision avant que je ne reçoive les documents officiels...

Je suis encore assaillie de doutes. Trois jours plus tard, en fin d'une petite séance d'encadrements solo, je reçois un appel radio d'une voix à priori inconnue provenant d'un avion dont le pilote souhaite me voir.

Etrange : j'ai bien fait une remise de gaz en courte à la fin d'un encadrement car la piste était encore occupée, un 180° sur la piste avec accord du contrôle, je n'ai pas grillé de priorité. Et l'on ne m'a même pas encore transmis mes documents officiels qu'on veut me retirer mon PPL !

Finalement, un monsieur que je reconnais comme étant mon FE d'il y a trois jours s'avance vers moi en souriant, en me remettant une pochette contenant les précieux papiers.

Enfin, je suis vraiment contente !

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Activités Club

Stage Montagne juillet 2004

Nous nous sommes retrouvés à trois le lundi 12 Juillet après-midi à St Crépin : Pierre Pétron l'instructeur, Françoise Bertrand et votre serviteur. Le même effectif à peu de choses près que l'an dernier. Ce stage n'était pourtant pas limité aux montagnards, il aurait pu être une bonne initiation à la montagne.

Les vols en montagne ont commencé le lendemain. Trois jours avec une météo de rêve qui nous a permis



d'écumer les pistes des environs : Courchevel, L'Alpe d'Huez, St Jean d'Arve, Valloire ...

Le BX nous ayant malheureusement quitté, le Rallye MB fit de son mieux pour nous transporter d'une piste à l'autre. Cet avion parfois décrié pour son manque de sensibilité, se révèle être un bon outil en montagne. Il est souple aux commandes et robuste. Souhaitons qu'il y ait plus de participants l'année prochaine.

Gérard CASSAN

Sortie "Bain d'Automne" Elbe

Elle est prévue :

samedi 25, dimanche 26 septembre
avec 5 avions RU-VP-EH-FN-BD, et
19 personnes !

Briefing préparatoire :
Jeudi 16 septembre à 19 heures
Présence de tous les pilotes
indispensable.

Versement obligatoire le 16 septembre
d'une avance de 50 euros par
personne pour les frais communs.
Cette avance ne sera pas remboursée
pour un désistement non justifié par
un cas de force majeure.
Directeur de vol : Patrick BOURCHET.

Le Tour du Mont-Blanc ?

C'est une proposition pour une
superbe ballade.
Rien n'est précisément prévu pour le
moment, mais cela pourrait se
concretiser si des pilotes sont
intéressés. Faites vous connaître
(une feuille est affichée au club) .

Formation

Reprise des cours théoriques

Il reste 8 cours pour terminer la session 2004. Ils auront lieu le :
lundi de 19 à 20 heures à partir du 13 septembre.

Une nouvelle session complète débutera en Novembre.

Nous conseillons vivement aux élèves pilotes de suivre ces cours pour
l'obtention du BB ou PPL théorique. Pour toute information voir Arnaud
ROSTAIN.

Anglais Aéronautique

Patrick BOURCHET organisera une
session de 7 ou 8 cours d'anglais
aéronautique. Indispensable pour
voyager à l'étranger.
Les dates seront communiquées
ultérieurement.

Consultez les

Dates des examens théoriques 2004 district de Provence

PPL : mercredi 6 octobre, mercredi 1er décembre

BB : mercredi 13 octobre, mercredi 3 novembre, mercredi 15 décembre

Flotte

Moteur RU

La durée d'immobilisation de RU pour son
changement de moteur a été plus longue
que prévu. Elle est due au retard de
livraison du fournisseur.

Commandé en juin, le moteur devait être
livré début juillet, il arrivera début
septembre !!!

HEURES DE VOL			TOTAL
AVIONS	juillet	août	2004
RU	68.40	38.15	456.45
ZG	79.10	84.15	494.30
EH	42.50	82.25	362.55
VP		10.20	10.20
BX			49.10
Total ACAM	190.40	215.25	1373.40
NN	37.05	73.25	484.20
MB	59.15	36.30	259.20
BD	32.35	78.35	332.40
Total USPEG	128.55	188.30	1076.20
FN	30.35	21.25	109.40
Total Eguille	30.35	21.25	109.40
TOTAL	350.10	425.20	2559.40

Le DR400/140B F-GLVP

Extérieurement rien ne distingue un 140B d'un 120 si ce n'est l'inscription
"Dauphin4" au lieu de "Dauphin2+2".

La différence est évidemment la motorisation.

Avec 160cv, la masse maxi est portée à 1000kg dont 311 kg de charge
utile avec le plein complet. Il peut donc emporter 4 personnes.

Attention quand même à la masse max et au centrage et aux distances
nécessaires pour le décollage à pleine charge.

Le régime maximum du moteur et de l'hélice petit pas qui équipe le VP,
est limité à 2500 tours/mn (trait rouge) Cette limitation impose de réduire
légèrement la puissance après le décollage pour éviter d'être en
surrégime.

Les vitesses sont légèrement supérieures à celles du 120cv. (voir le
manuel de vol)

ATTENTION A L'AUTONOMIE

Le moteur de 160cv consomme évidemment davantage que le 120cv :
28 l/h à 75% de la puissance (à 2500 t/mn)

Le réservoir étant identique (110 litres dont 10 inutilisables) l'autonomie
est réduite à 3h35 sans réserve.

Donc : **ne jamais dépasser 3 heures de vol** sans avitaillement.

L'équipement du VP est identique à celui des 120cv à la différence qu'il
n'y a pas d'ADF ni de chrono. Il est équipé d'un horamètre.

Pour cet avion, **les temps de vol seront calculés à l'horamètre.**

TOUS LES PILOTES DOIVENT ETRE LACHES.

Prenez le plus grand soin des avions

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en juillet et août :

Guy LEGRAND	élève pilote
P-Louis ROUSSEAU	pilote
Christian SIBAUD	pilote
Simon TELLIER	élève pilote
Raphaël COUTURIER	élève pilote
Olivier ZAFRILLA	pilote
René BRAJON	élève pilote
Olivier FOLLIERO DE LUNA	pilote
Dimitri CHEVTCHENKO	pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Assogora

Comme tous les ans, l'ACAM tiendra un stand à "ASSOGORA", la journée des associations d'Aix en Provence :

**Dimanche 12 septembre
de 9 à 18 heures**

Il sera situé au coin du cours Mirabeau et de l'avenue Victor Hugo.
Il est nécessaire d'avoir une présence permanente pour accueillir et informer un public nombreux surtout entre 15 et 18 h. Inscrivez vous au club ou contactez Yves DESPAS (04 90 07 52 78)
Merci.

Bravos !

Lacher :

Céline SIMONIC
le 25 août
élève de Arnaud Rostain

PPL :

Laure-Anne THIRY
le 13 juillet
élève de Arnaud Rostain
et Raymond Delaunay
Cyril TONNELIER
le 30 juillet
élève de Raymond Ripert
Philippe ARDOUIN
le 21 août
élève de Claude Requi

Félicitations à tous.

Entretien du Club

Une matinée d'entretien est prévue

dimanche 19 septembre de 9 à 12 heures

Il s'agira surtout d'enlever les feuilles et tout ce qui empêche l'écoulement normal de l'eau sur le toit pour éviter d'être inondés dès les premières pluies.

Il est très important que ce travail soit réalisé maintenant.

Ceux qui ont le vertige pourront toujours s'occuper dans le jardin...ou nettoyer les avions !
On compte sur vous.

Arithmétique de comptoir (2)

Bonne nouvelle !

1=1

(voir "arithmétique de comptoir" dans le numéro précédent)

Animation



Pour fêter le nouvel avion

**Grande soirée
Barbecue et Musique**

**Samedi 18 septembre à 19 heures
animation musicale G. Hubschmann**

Inscriptions obligatoires au Club

temps attractifs, conviviaux, ludiques et intelligents :

Découvrez les trésors et temples de la forêt Guatémaltèque, développez votre ville italienne de la renaissance afin que les habitants des cités voisines (et adverses) migrent chez vous, achetez aux enchères des boutiques de Marrakech et faites en sorte que les touristes rentrent dans les vôtres et pas dans celles de vos concurrents, devenez le pirate le plus célèbre en pillant des trésors, en remportant des batailles navales mémorables et surtout en enterrant vos butins sur l'île aux trésors, etc...etc...

Enchères, bluff, gestion de ressources, "puzzles", marchandages, développements...et coups bas sont au rendez-vous !

Si vous êtes partant pour passer un bon moment de franche rigolade, contactez-moi (06 70 62 70 24) et nous organiserons une modeste soirée découverte au club. Laissez-vous tenter, vous ne le regretterez pas et vous en redemanderez...comme toutes les personnes qui découvrent ce style de jeux

Il n'y a pas que l'avion dans la vie...

....il y a aussi les jeux de société. Et Scrabbles...Mais réjouissez-vous, il j'en vois certains qui déjà écarquillent existe une foultitude de jeux beaucoup les yeux ou froncent les sourcils car plus riches et intéressants que les vous pensez tout de suite aux grands classiques. La qualité du sempiternels et mornes (à la longue) matériel, les thèmes abordés, les Trivial Poursuite, Monopoly ou autres mécaniques de jeu en font des passe-

Arnaud ROSTAIN