

EDITO

Beaux vols

Patrick Bouchet

Voici venue l'heure des vœux de bonne année .En tant que président d'aéroclub je vais me limiter à l'aéronautique.

Alors qu'est ce qu'une bonne année pour un pilote ?

Revenons au tout début : l'envie de voler qui nous a amené à pousser un jour la porte du club : voler pour avoir cette liberté « en plus » de voir notre monde d'en haut et voler en maîtrisant cet objet mythique : l'avion.

A peine terminée la longue route vers le PPL, donc devenu pilote, on s'aperçoit qu'il faudra en savoir plus pour satisfaire notre besoin de voler et devenir aviateur : c'est à dire voler un peu partout, en montagne, sur la mer, de nuit, en lointains voyages, et sur toutes sortes de machines.

Des qualifications et autorisations diverses viendront officialiser les galons du pilote, mais ce n'est pas cela qui fera la belle année aéronautique de l'aviateur.

Nous reviendrons toujours à la beauté du vol, des régions survolées, souvent liée à une visibilité illimitée sous un soleil qui fait chanter les couleurs. Quelques photos nous permettront d'en garder le souvenir et de le partager avec les amis et la famille.

Ce ne sont pas forcément des vols longs et lointains.

Ainsi le plus beau vol de l'année peut être un 5000 pieds verticale Sainte Victoire de 45 minutes.

Alors pour 2005 cherchez le vol qui vous fera plaisir et réalisez-le.

Le club est l'outil pour cela. Il vous propose de gros moyens : 8 avions ,14 instructeurs, 250 copains pilotes, des stages, des sorties, des cours théoriques...

A vous d'amener ce petit plus qui transformera une nav de 60 minutes à 110€ seul dans un avion avec contact radio de 4 organismes de contrôle, en une belle ballade sur les Alpilles, le pont du Gard suivi d'un petit resto sous la tonnelle à Aubenas avec 3 amis que vous n'aurez pas oublié d'inviter.

Pendant cette année 2005, le club vous proposera plus souvent ces ballades aériennes d'une journée, sentant que le plaisir de voler de l'aviateur est là.

Alors maintenant que vous avez la recette je vous souhaite une bonne année, de bons et de beaux vols.

BALISES

*Cotisations 2005.p.2
Règlement intérieur.p.2*

AU-DELA DU TOUR DE PISTE

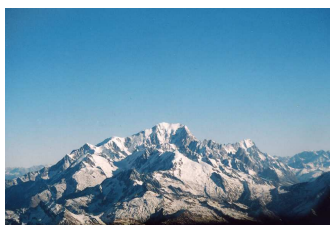
Croisière Canaries-Madère.p.2

MEMO PILOTE

Vol en altitude.p.5

CLUB INFOS

*Activités 2005-Flotte- Formation.p6
Sortie Tour du Mont-Blanc.p7
Nouvelles du club.p.8*



Bonne Année 2005
Bonne Année 2005



Cotisations 2005

Rappelons pour ceux ou celles qui ne l'auraient pas encore fait, que le règlement de la cotisation 2005 conditionne la possibilité de voler sur nos avions à partir du 1er janvier. Par ailleurs il est indispensable de venir au club pour signer l'imprimé de renouvellement de la licence FFA avant le 1er février.

Pour mémoire la cotisation ACAM comprend une assurance siège pilote pour un montant de 150.000 euros.

Tarifs inchangés : 160 euros, 80 pour les moins de 21 ans

Cotisation FFA : 56 euros, cotisation plus abonnement à Info Pilote : 86 euros.



Règlement intérieur

Additif Vol Montagne

Un additif concernant le Vol Montagne va être ajouté au Règlement Intérieur.

Il précise les conditions et fixe les limites de la pratique du vol montagne à l'ACAM : avions utilisables sur altiport et altisurfaces

altiports et altisurfaces utilisables,

formation et contrôle de compétence des pilotes

calcul du temps de double commande avec un instructeur, réservation des avions...

Nous invitons naturellement tous les pilotes de montagne ou en formation vol montagne à prendre connaissance de ce texte important, qui entrera en vigueur prochainement, dès son adoption par le Conseil d'Administration.

AU-DELÀ DU TOUR DE PISTE

Croisière : les îles Canaries et Madère

Antoine Mota, Gérard Cassan, Gilles Sanson

Suite et fin du récit de nos amis que nous avons laissés après leur arrivée à Madère. Nous n'en publions ici que quelques extraits, le texte intégral avec des photos devrait être bientôt à disposition de tous en consultation au Club.

MERCREDI 12 MAI

FUNCHAL : Nous quittons l'hôtel vers 9h00 à pied direction centre ville en passant par le centre historique de Funchal, le Fort de São Lorenzo, résidence du gouverneur pour la région autonome de Madeira.

En suivant les routes et trottoirs pavés de pierres noires et blanches, nous arrivons au pied du téléphérique, qui après un parcours d'environ 15 minutes nous emporte à environ 700 mètres d'altitude sur le « Monte » Une magnifique vue s'offre à nous, sur la ville et sur la baie, depuis un belvédère situé devant le parvis de l'église « Nossa Senhora do Monte » - église qui abrite le tombeau de l'empereur Charles d'Autriche - ! A la sortie du téléphérique nous sommes surpris par une végétation impressionnante et envahissante. Près du belvédère, il y a un curieux défilé de traîneaux en rotin, remorqués chacun par

deux hommes en costume blanc, et à bord desquels s'installent les amateurs d'émotion forte pour une descente à vive allure sur 2 Km pour un dénivelé d'environ 400 mètres !

...

De retour à l'hôtel pour récupérer nos bagages, nous repartons en taxi vers l'aéroport en passant par Camacha, petit bourg situé à 700 m d'altitude et réputé pour son centre artisanal de vannerie que nous visitons rapidement.

Dixième étape : MADEIRA => PORTO SANTO (LPMA - LPPS) :

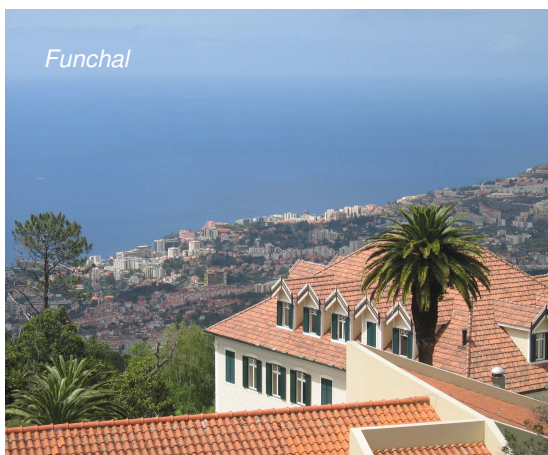
...Prévision et évolution MTO : Vent, nuages et brume sur MADEIRA, mais c'est assez bon pour partir ! - Et beau temps sur PORTO SANTO !

En établissant le FLP, Antoine demande de contourner l'île par le Sud, l'Ouest, le Nord et route vers PORTO SANTO passant le VOR - FUN - et c'est accordé ! Pas belle la vie ?!

Il est environ 17h20, Gilles est autorisé au roulage et décollage 05, en montée à 2.500 ft QNH dans la CTR. - Passant en VA 05 nous découvrons mieux le côté Est de la piste et son impressionnante construction sur pilotis ! (70 mètres au-dessus de la mer !)

Cap 270° vers Funchal, nous longeons la côte Sud très escarpée et abrupte de l'île, ensuite la côte Ouest, puis la côte Nord vers le VOR - FUN sur la Ponta do Resto, hérissée d'éoliennes et enfin cap 050° vers l'île de PORTO SANTO. Nombre impressionnant d'habita-

Funchal



tions partout, allant de la côte jusque très haut vers les sommets de l'île, surtout en périphérie de Funchal !

Nous montons au FL 035 pour franchir les quelques 30 Nm qui nous séparent du terrain de PORTO SANTO.

...Gilles s'établi rapidement en finale pour un boulevard de 3 Km ! Vent dans l'axe et nous voilà impeccablement posés.

- Fin de la Dixième étape -

Aucune formalité, puisque nous venons d'à côté ! Dans le grand hall tout neuf, Antoine se renseigne pour l'hôtel. Deux sur l'île dont l'un est assez proche « Residencial Central » à 25€ la chambre, petit déjeuner compris !

... Un petit tour au centre ville (à deux pas de l'hôtel !) quelques photos au passage et nous voici de retour à l'hôtel pour passer notre **première nuit à Porto Santo, la deuxième sur l'archipel de Madeira** et préparer le programme du jeudi 13 : dormir à La Gomera !



Porto Santo

VOYAGE RETOUR

JEUDI 13 MAI

Onzième étape : PORTO SANTO => TENERIFE (LPSS - GCXO) :

... Préviation et évolution MTO : Vent secteur Nord, nuages et brume autour de MADEIRA, mais évolution vers le beau temps en route et sur TENERIFE !

...Décollage 01, puis au cap 193° pour 275 Nm de traversée maritime vers TENERIFE Nord ! En montée au FL 065, nous fauflant entre les nuages, cap 193° vers TABOM. En sortie de TMA nous sommes en VFR On Top. C'est soudé de chez soudé ! Un vent favorable 15 à 20 kt - secteur Nord, vitesse sol (Océan) 130 Kt pour 2.400 RPM !

... Cette fois les « Dios » de la MTO des Canaries nous aident car en approchant BRICK il n'y plus de couche et en scrutant bien, dans nos 10h00, Gérard

aperçoit les fameuses îles Portugaises « Îles Sauvages » que nous avons bien cherchées en route vers Madeira !

...

Comme à l'aller, l'arrivée sur TENERIFE est expéditive et, 2h54 après notre décollage de PORTO SANTO, Gérard nous fait un posé court et doux, par un fort vent secteur Nord, sur la belle et longue piste de TENERIFE Nord.

- Fin de la Onzième étape -

Sortie pour les pleins : 122 litres / 160 €. Il nous reste environ 58 litres d'essence soit une conso moyenne de : 29,6 litres / heure pour 4h07 de vol et un total de 392,5 Nm depuis nos derniers pleins à MADEIRA !

Douzième étape : TENERIFE Nord => LA GOMERA (GCXO - GCGM) :

Préviation et évolution MTO en route sur LA GOMERA sont bonnes, au FL 050 vent secteur 010° / 020° de 15 à 20 kt et le vol devrait durer environ 35 minutes pour les 57 Nm. Antoine saisi rapidement le FPL et déjà on nous annonce que le terrain à destination fermera à 17 heures ! Nous nous concertons et estimons que c'est jouable à condition que le FPL soit activé immédiatement et, si tôt dit si tôt fait, et nous repartons sans tarder à l'avion ! Mise en route à 16h25, et décollage vers LA GOMERA !

Quelques nuages anodins en quittant TENERIFE et vent pratiquement arrière 15/20 kt, ce qui nous arrange bien pour arriver dans les délais à LA GOMERA !

...Rapidement en VA 09 et Gilles nous fait une PTU suivie d'un kiss landing à 16h59 ! C'est du Just in Time !

- Fin de la Douzième étape -

...Au programme et objectif pour vendredi : dormir à FUERTEVENTURA en faisant d'abord le tour de LA PALMA, le tour et escale à EL HIERRO puis escale à EL BERRIEL pour les pleins, qui seront les derniers avant AGADIR !!

VENDREDI 14 MAI

Treizième étape : LA GOMERA => EL HIERRO (GCGM - GCHI) :

LA GOMERA : Préviation et évolution MTO sur LA PALMA et EL HIERRO : Vent secteur Nord-Ouest, nuages et brume mais évolution vers meilleur temps sur EL HIERRO !

...

Nous longeons la côte Ouest verdoyante, escarpée et à fort relief de LA GOMERA.

Travers La Playa Calera, les nuages bas ne nous permettent pas de voir le Garajonay (4.880 ft), point culminant de l'île que nous quittons par le Nord-Ouest. ...Nous informons LA PALMA Twr de nos intentions pour contourner l'île par le Nord et retour par l'Ouest vers EL HIERRO !

...De magnifiques paysages apparaissent parfois entre les brumes et nuages nous permettant de voir combien cette île est verdoyante !

Nous terminons de contourner l'île par Punta de Fuencaliente, informons LA PALMA Twr et passons avec CANARIAS Control. Cap au 190° pour une traversée de 40 Nm vers le point NW de l'île de EL HIERRO.

...Passant S, nous sommes autorisés à l'atterrissage 34 et Antoine manœuvre ferme pour tenir la machine dans l'axe pour un posé soft contre un vent sympa secteur Nord-Est et turbulences à volonté !

- Fin de la Treizième étape -

Notre escale sera de courte durée, donc passage rapide à la MTO, bureau de piste pour taxes et FPL pour EL BERRIEL - 130 Nm, et une petite restauration au bar.

Quatorzième étape : EL HIERRO => EL BERRIEL (GCHI - GCLB) :

EL HIERRO : ... Vue splendide au départ de EL HIERRO et déjà devant nous se dresse le Pico del Teide ! Nous laissons LA GOMERA sur notre gauche et retour au FL 055, passant au 180° du VOR - TENERIFE Sud, car devant c'est la couche épaisse !

...Posés tranquillement après 1h30 de vol pour 130 Nm et roulage vers le parking de l'Aéro-Club.

- Fin de la Quatorzième étape -

Quinzième étape : EL BERRIEL => FUERTEVENTURA (GCLB - GCFV) :

EL BERRIEL : - Quelques sandwiches et boissons vite avalés, taxes payées, nous nous dirigeons rapidement vers le BD, prêts pour franchir les 119 Nm jusqu'à FUERTEVENTURA !

... Vue magnifique autour de nous en quittant EL BERRIEL ! ...Malgré un temps parfois brumeux ou un peu couvert sur les reliefs de l'île, nous prenons quelques photos sympas en survolant de vastes plages de sable blanc et de beaux sites couleur rouge / ocre !

...

- Fin de la Quinzième étape -

Comme chaque fois depuis le début de notre belle aventure,.....après un bon apéro, un bon repas et une bonne soirée nous revenons tranquillement vers l'hôtel pour notre **cinquième nuit aux Canaries**, évoquant cette fois la fin toute proche de notre beau périple des îles ainsi que notre grande et unanime satisfaction d'avoir réalisé jusque là notre objectif sans le moindre pépin ! Programme du lendemain : dormir à FES et chacun part à sa chambre préparer la nav pour FUERTEVENTURA => AGADIR => FES.

Le reste du voyage sera fait rapidement :

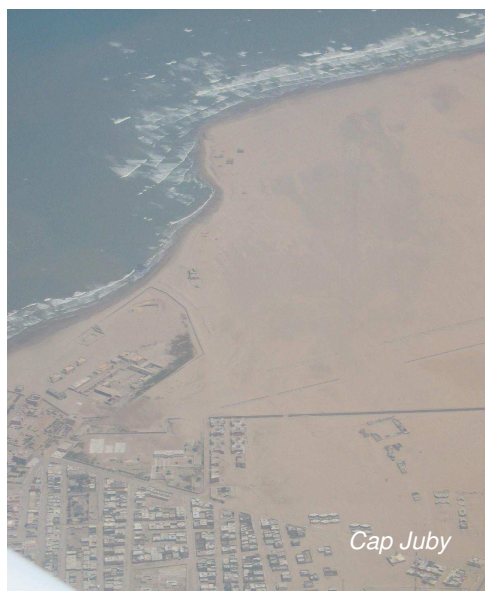
SAMEDI 15 MAI

Seizième étape : FUERTEVENTURA => AGADIR (GCFV - GMAD) :

Environ 40 minutes après le décollage nous passons la FIR...

Elles sont désormais derrière nous ces belles îles CANARIES et MADEIRA ! Mais nous ne savourons pas encore très bien notre plaisir car tous ces magnifiques paysages de carte postale se mélangent dans nos têtes et nous avons besoin de décanter un peu !

...Nous approchons du Cap JUBY que nous survolons de quelques 360° et mitraillons à loisir puisque à l'aller trop de nuages nous cachaient ce promontoire historique !



Dix-septième étape : AGADIR => FES (GMAD - GMFF) :

Avec une verticale Marrakech et la météo se dégradant approchant Fès ou l'équipage passe la nuit avant un programme chargé pour le lendemain : Fes-Tanger-Almeria-Reus-Marignane soit environ 960 nm !

DIMANCHE 16 MAI

Dix-huitième étape : FES => TANGER (GMFF - GMTT) :

Avec des turbulences et un fort vent à l'atterrissage.

Dix-neuvième étape : TANGER => ALMERIA (GMTT - LEAM)

Avec un transit 1200 pieds à Gibraltar.



Vingtième étape : ALMERIA => REUS (LEAM - LERS) :

En survolant de beaux paysages.

Et enfin :

Vingt et unième et dernière étape : REUS => MARIGNANE (LERS - LFML)

REUS : - Une très très courte escale, nous passons rapidement par la MTO et le bureau de piste pour taxes et plan de vol.

Plutôt que de passer une nuit supplémentaire à l'hôtel en route, nous optons pour nous poser à MARIGNANE.

Il est près de 21h et nous déposons notre plan de vol VFR à moins de 45 minutes du coucher du soleil ! Comme l'avion est équipé VFR de nuit et qu'Antoine, qui pilotera la dernière étape, est qualifié VFR de nuit, tout se présente bien pour un vol de nuit car la MTO est parfaite jusqu'à Marseille !

BARCELONA rappelle le bureau de piste de REUS pour le dépôt d'un plan de vol IFR sur la partie du trajet en Espagne ! Nous revoyons la MTO et nous nous informons sur la route qui nous sera assignée. C'est la ROMEO 870 au niveau 80 ! Celle qu'Antoine utilise toujours pour partie : AIX / BALEARES / AIX !! Dernière concertation et nous faisons le bilan rapide de tout le nécessaire requis pour le vol de nuit !

BARCELONA nous donne alors un créneau 15 minutes pour décoller ! Antoine essaye en vain (pas de réseau) de joindre Patrick pour l'informer et, de son côté, quelques minutes avant le décollage, Gilles parvient à contacter son épouse pour venir nous attendre vers minuit trente à MARIGNANE !

...Décollage vers 21h40, nous passons avec BARCELONA Control pour monter et maintien au FL 045 jusqu'à la verticale du VOR BCN.

Cela brille de partout, c'est tout simplement féérique le survol de cette immense Ville de Barcelone la nuit à 4.500 ft jusqu'à la verticale des installations !!!!

Passant BCN, en montée vers le FL 80 par ROVES, DALIN, NENES nous avons une visi extraordinaire de toute la côte jusqu'au travers BAGUR. Approchant DIBER, quelques turbulences et BARCELONA nous autorise le FL 070, nous passons ensuite avec Marseille Control pour un rapide : FGNBD identifié au FL 070, pas de trafic à signaler, rappeler pour tout changement ! Le reste du voyage est simplement génial !! C'est la ce- rise qu'il manquait à notre gâteau

après un magnifique périple de plus de 4.560 Nm !

Très rapidement nous distinguons Marseille, c'est ce qu'il y a de plus « brillant » droit devant nous et plus nous approchons et plus c'est beau !

Nous commençons la descente à environ 15 Nm de MTG et, devant nous toutes ces lumières qui scintillent et ces reflets de toutes les couleurs sur l'eau, c'est comme un joyau qui brille de milliers de feux dorés !

Nous passons MTG à 3.500 ft en base main droite pour la 14 gauche, et comme un Airbus A 320 quelques minutes avant nous, demandons l'approche et l'atterrissage à vue tout en utilisant l'ILS, comme à chaque fois que c'était opérationnel pendant tout le voyage !

Un kiss landing sur un long boulevard pour terminer notre périple cela ne peut faire que du bien après 2h47 de vol pour 286 Nm depuis REUS !

Piste dégagée, sortie par D et nous sommes dirigés par la Twr vers le parking A.G. 75 après avoir tourné autour d'un « Gros » Antonov !

La nuit, l'éclairage et le balisage laissent à désirer sur ce terrain, surtout quand il n'y a pas de Follow-me comme nous avons eu partout, même pour des installations plus modestes qu'à Marignane !

Il est 00h10 et nous voici enfin au parking, après une longue journée de 10h15 de vol pour 957 Nm depuis TANGER !

- Fin de la Vingt et unième et dernière étape du voyage.

Nous sommes trois pilotes heureux de terminer un magnifique périple de plus de 8.400 Km, d'avoir survolé de splendides contrées et rencontré des gens accueillants, aimables et serviables.

Trois pilotes heureux d'avoir concrétisé et atteint l'objectif du départ : effectuer en 10 jours l'aller / retour aux îles Canaries, faire le tour des 7 îles de l'archipel, visiter chaque fois que cela serait possible et surtout franchir les quelques 260 Nm pour se poser à Madeira et à Porto Santo !!



Gérard, Gilles, Antoine,
« trois pilotes heureux. »

Malgré une MTO pas toujours très favorable, nous avons géré au mieux les événements sans prendre de risques inutiles. Tout cela a été possible sans le moindre incident technique, problème quelconque ou effort particulier, mais par le simple plaisir de voler en se préparant et en s'appliquant au mieux, en s'adaptant aux circonstances et par la concertation permanente lors de nos choix ou décisions.

Pas le moindre problème dans le choix de nos routes ou niveaux de vol depuis le début de notre voyage. Chaque contact avec les organismes de contrôle s'est immédiatement établi par des échanges clairs, précis et courtois ! Quel plaisir !

Un grand bravo aux professionnels que sont les contrôleurs aériens. Courtois, patients et serviables qui ne font aucune différence entre pilotes de petits avions ou pilotes de gros avions ; ils aident au mieux tous les pilotes sans distinction à évoluer en sécurité avec leurs machines dans des espaces aériens parfois bien complexes !

MEMO PILOTE



Vol à haute altitude

Patrick Bouchet

La ballade autour du Mont-blanc nous donne l'occasion de rappeler quelques éléments à prendre en compte lors du vol à haute altitude, c'est-à-dire, pour nos avions, au-dessus de 10.000 pieds.

1 - L'homme :

sans équipement d'oxygène, ne pas dépasser le FL115 soit 3400m, ça ne paraît pas très haut pour certains, mais n'oubliez pas que nous sommes des hommes de la plaine et qu'avec l'avion en 1 heure nous passons du niveau de la mer à la haute montagne.

2 - Le moteur :

au dessus de 5000' il faut mixer, le réglage de la richesse doit être refait à chaque changement de régime moteur et à chaque changement de tranche de 1000' d'altitude.

Pour monter du FL65 ou FL75, il faudra mixer même si on est plein gaz. Beaucoup de formules abruptes circulent, elles s'appliquent à un type de moteur ou de vol, prenons garde de les utiliser correctement.

Si vous ne mixez pas assez (mélange trop riche) vous perdez de la puissance, sans gros risques associés.

Si vous mixez trop, le moteur fonctionnant avec un mélange trop pauvre va surchauffer avec une casse possible, à court terme (votre vol) ou, à plus long terme (dans 6 mois).

L'instrument qui protégera votre moteur de toutes ces maltraitances c'est l'indicateur de température d'huile, lu avec précision toutes les 10 minutes et interprété avec intelligence, en fonction d'une bonne connaissance du manuel de vol et de vos observations durant les vols précédents.

3 - L'avion :

à partir de 10 000' les badins de tous nos petits avions peuvent avoir une erreur importante qui n'est pas mentionnée dans le manuel de vol.

La Vi est donc fausse. Il faudrait essayer un décrochage au FL 100 pour savoir la nouvelle vitesse de décrochage lue sur l'indicateur de vitesse pour être sûr de toujours voler avec les mêmes marges de sécurité qu'en basse altitude.

De 0 à 10 000' le Dauphin F-GLVP décroche à 95km/h en lisse et monte « bien » à 150km/h

A plus de 10 000' il vole en croisière à 150km/h et monte à 130-140 Km/h,

mais si vous testez le décrochage ce sera plutôt 90 ou 85 Km/h. Cela n'a pas une influence capitale sur la sécurité de votre vol tant que vous n'effectuez pas d'atterrissage à 10 000' ou de virage fortement incliné.

Cependant, vous pourriez vous demander pourquoi cet avion vole si doucement.

Pour les calculs de navigation donc de Vitesse Sol :

$VS = Vp + ou - le vent$

et $Vp = Vi + 2\% \text{ par } 1000'$.

Ce sont là quelques notions très grossières sur le vol en altitude, à compléter par des lectures techniques ou par l'interrogation de vos instructeurs préférés.

GESTION DU CARBURANT.

La question :

Comment gérez vous votre quantité d'essence avant et pendant le vol ?

Une réponse bien structurée, là maintenant ? mais vous n'y pensez pas !

Vous avez 2 mois pour réfléchir.

A suivre, dans le prochain numéro.

Diverses activités vous seront proposées cette année dans la continuité de ce qui a été fait notamment en 2004 et qui semble avoir répondu à vos attentes. Nous pensons en particulier aux sorties d'une journée et aux petits voyages de 2 ou 3 jours. En attendant plus de précision, voici quelques indications et repères dont vous pouvez prendre note. Et surtout, n'hésitez pas à prendre des initiatives et à proposer vos envies et vos idées.

Sorties 1 ou 2 jours

« Toulouse-Airbus »

C'est un peu « l'Arlésienne » depuis 1 an, mais elle pourrait avoir lieu au printemps.

« Le jour le plus Corse »

19 ou 26 juin: emmener le maximum d'avions et de pilotes en Corse. Déjeuner en commun à Propriano, après midi plage ou ballade aéro, retour à Aix en soirée.

« Cassoulet à Castelnaudary »

Un week-end en juillet, aller en passant par les Châteaux Cathares.

Retour le dimanche.

« Bain d'automne »

Un week-end fin septembre début octobre (Elbe - Baléares - ?)

« Tour du Mont Blanc »

En décembre.

Autres sorties

à programmer.

Voyages 3 à 10 jours

Une réunion aura lieu au Club le

Samedi 19 février

De 9h à 12h

En attendant vous pouvez inscrire vos propositions sur le tableau.

Déjà quelques idées :

Dubrovnik - Malte - Sicile - Espagne
Marrakech - Djerba - Chypre - Tour de France...

Activités Sol

Soirée des Icares

29 janvier à 20h au Holiday Inn

Assemblée Générale ACAM

Samedi 2 avril (date à confirmer)

Remise des diplômes du BIA

Un samedi en juin

Soirée « Châtaignes »

Fin octobre début novembre.

Autres... à programmer

Vol Montagne

Initiation-Formation

Voir avec les instructeurs montagne.
(H.Mercier, P.Petron, R.Ripert)

Rassemblements Pilotes Montagne

Dates et lieux à préciser

Stage vol montagne

Début juillet à St Crépin.

Direction Pierre Petron

2 avions VP et MB

Il y a déjà des inscrits !

Autres Activités Aéro

Rallye ACAM-USPEG

Dimanche 24 avril

Perfectionnement atterrissage

Un samedi à Vinon à préciser

Stage Hydravion ?

Côme ou Biscarosse



Formation

Cours théoriques PPL

La session 2005 aura lieu le lundi de 19 à 21 heures du 13 janvier au 27 juin
Nous recommandons vivement à tous les élèves pilotes de suivre ces cours.
Coût : 80 euros. Inscrivez vous. Pour tout renseignement voir Arnaud ROSTAIN

Flotte

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	nov.	dec.	2004
RU	51.10	52.10	675.40
ZG	33.20	39.05	680.45
EH	38.15	35.15	513.55
VP	47.20	44.15	187.10
BX			49.10
Total ACAM	170.05	170.45	2106.40
NN	44.40	38.40	672.15
MB	31.00	32.50	374.30
BD	13.00	26.15	422.20
Total USPEG	88.00	97.45	1469.05
FN	0.45	2.35	135.30
Total Eguilles	0.45	2.35	135.30
TOTAL	258.50	271.05	3711.15

Heures de vol :

ZG :

Les chiffres indiqués ci contre pour Il sera immobilisé 4 semaines entre le 15 février et le 15 mars pour différents travaux sur la cellule :

Silencieux :

Des silencieux de marque SCAI Tech seront prochainement montés sur ZG et VP. Ces silencieux, de conception récente et dont l'homologation pour les 120cv est en train de se terminer, sont efficaces et n'entraînent pas de perte de puissance.

Ces équipements font l'objet pour une part importante, d'une subvention de la Communauté du Pays d'Aix.

Application de la CN sur les longerons, Ré entoilage complet du fuselage et raccords sur la voilure.

EH :

Un transpondeur neuf a été monté.

RU :

Le démarreur à été changé

MB :

Il devrait subir une Grande Visite dans les mois qui viennent.

Prenez le plus grand soin des avions



Approche...

Lancée en septembre, la proposition d'une ballade autour du Mont-blanc a rapidement connu un certain succès avec près d'une vingtaine de pilotes inscrits. Ce n'est donc pas une mais 2 sorties qui ont été prévues, initialement le 21 novembre et le 5 décembre. Un briefing préparatoire a eu lieu le 12 novembre pour préciser le parcours, rappeler qu'à cette altitude quelques précautions s'imposent (voir p.5 memo-pilote), et composer les équipages, comprenant au minimum un pilote expérimenté ou qualifié montagne dans chaque avion. Une météo favorable, c'est-à-dire un ciel bien dégagé et pas de vent étant une condition indispensable, la sortie du 21 novembre a dû être reportée au 12 décembre.

Ce sont donc 3 avions, VP, EH, MB et 9 pilotes qui ont décollé le 5 décembre vers 9h pour effectuer cette superbe ballade. Au retour escale sur l'altiport de Courchevel, puis déjeuner à Grenoble Le Versoud et retour sur Aix.

Le 12 décembre, un ciel tout bleu et pas de vent, ce que confirme la météo de Chamonix, permettent à 3 autres équipages avec VP, EH et BD de partir à leur tour.

Dans VP, avec Patrick, Gisèle et Marie-Cécile, nous montons tranquillement vers 8000 puis 9000 pieds directement vers le lac de Serre Ponçon, nous suivons ensuite la vallée vers Mont Dauphin et le col du Galibier puis cap vers Megève en montant à 11.000 pieds. Le ciel est tout bleu mais le fond des vallées est totalement bouché. C'est très joli mais pas question d'aller se poser au Versoud pour déjeuner comme nous l'avions prévu. La météo confirme overcast 500 pieds à Grenoble et 700 pieds à Chambéry! Patrick à la radio finit par apprendre que le resto de Barcelonnette est fermé ! Finalement nous irons déjeuner à Gap.



Les Drus, et l'Aiguille Verte



L'aiguille du Midi et la Vallée Blanche

En attendant le spectacle est magnifique avec devant nous la masse imposante du Mont Blanc qui approche. Nous passons au nord et survolons bientôt la vallée de Chamonix avec à notre droite le Mont-blanc et toute la chaîne des aiguilles et au fond la Suisse. Puis l'avion s'engage au dessus de la Mer de Glace, à 12.000 pieds entre les aiguilles dressant leurs dentelles de roches brunes sur le blanc aux ombres bleues des neiges et des glaces. A gauche Les Drus et l'Aiguille Verte puis les Grandes Jorasses, à droite l'Aiguille du Midi et le Mont Blanc, dessous la Vallée Blanche.

C'est grandiose et féérique et nous ne savons plus où regarder. Nous passons le Col du Géant et obliquons à droite en longeant la face Sud du Mont-blanc, illuminée de soleil, qui se détache sur le bleu intense du ciel. Quel merveilleux spectacle, je regrette finalement que l'avion aille si vite !

Après 2h40 de vol, nous rejoignons EH à l'Alpe d'Huez où VP reprend de l'essence. BD est allé directement à Gap où nous atterrissons vers 13h pour un agréable déjeuner, avant de regagner Aix dans la fin d'après-midi.

Nous sommes 11 pilotes heureux de cette belle journée.



Mont-blanc, versant italien

Photos : Y.Despas

Sur l'ensemble des 2 sorties ce sont 16 pilotes, un jeune élève pilote et 3 instructeurs qui ont participé à ces vols magnifiques. Incontestablement cette sortie fait partie des « beaux vols » qu'évoque Patrick dans son éditorial. Nul doute que nous la proposerons à nouveau.



La soirée "châtaignes"

Ça s'est passé le samedi 6 novembre. Cela paraît loin mais on peut quand même en dire quelques mots.

Donc, ce jour là, en fin d'après midi, Antoine Mota, Gérard Cassan et Gilles Sanson nous ont fait rêver en nous montrant leurs photos des Canaries et de Madère, puis ce fut au tour de Gisèle Lallement avec Les Baléares. Un mystérieux problème de compatibilité de CD ne nous a pas permis malheureusement de visionner les photos de Bernard Levasseur et Adnan Demir prises au cours d'un voyage à Nuremberg. Ce sera pour une autre fois ! Pendant ce temps, Jacques Dedieu s'activait sur la terrasse pour mettre en route le grillage des châtaignes. C'était justement l'heure de l'apéritif et tout le monde, se retrouvait autour d'un verre et de la table pour déguster les châtaignes accompagnées de charcuteries. Le tout bien sûr, dans une ambiance détendue et sympathique.

Rendez-vous à l'automne prochain !

Bravos !

Lâchers :

Christian SIBAUD

Le 13 décembre

Élève de A.Rostain et R.Delaunay

Michel PATRIZIO

Le 14 décembre

Élève de R.Delaunay

Serge JUGE-BOULOGNE

Le 23 décembre

Elève de S.Delannoy et A..Rostain

PPL :

Abdou N'GOM

le 7 novembre

élève de A. Rostain

Félicitations à tous.

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en novembre et décembre :

Stephan AVAKIAN

élève pilote

Kevin LALLUT

élève pilote

Steeve BENTOLILA

élève pilote

Alain SUEUR

pilote

Alain BON

élève pilote

Olivier HARDY

élève pilote

Dimitri BOULGAKOV

élève pilote

Pierre-François MASSIANI él.pilote

Valérie LEFERT

élève pilote

Philippe BEAUCHENE élève pilote

Patrick RIGHEZZA

élève pilote

Philippe BOUSQUET élève pilote

Valérie PINCE

pilote

Jean-Michel PIGNOL

pilote

Karim TOUATI

élève pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Les « ICARES » 2004

Brevets de Base :

Christophe PETRELLUZI

Rohan WRIGHT

Licence de Pilote Privé :

Didier LAMBERT

Laure-Anne THIRY

Cyril TONNELIER

Philippe ARDOUIN

Jean-Jacques CASTERA

Abdou N'GOM



L'évènement à

ne pas manquer !

Soyez tous là !

**Samedi 29 janvier
à 20 heures**

**au « Holiday Inn »
5/7 route de Galice - Aix en Provence**

Apéritif - Remise des « Icares » 2004
Dîner en musique (menu affiché au club)

Inscrivez vous rapidement

Tarif : 29 euros par personne