

le bulletin



Numéro 46.

juillet - août 2007

EDITO



Voyager « responsable »

Daniel De Tanzia

L'été est là. C'est le moment où la durée du jour et nos disponibilités nous permettent de voler plus ! Les huit avions ACAM ANEG sont maintenant tous opérationnels et vous êtes de plus en plus nombreux à être lâchés sur les avions nouveaux ou modifiés qui ont de plus en plus de succès. Malgré cela, il reste parfois difficile de pouvoir réserver l'avion de son choix !

Les voyages à plusieurs pilotes sont une bonne solution pour tourner cette difficulté. Ils permettent de voler plus loin, plus nombreux, et souvent avec plus de sécurité, en ajoutant les compétences et l'expérience de chacun. La récente journée du 24 juin à Propriano en est un bel exemple. Nous sommes plus de la moitié d'adhérents à ne voler qu'une douzaine d'heures par an. Nul doute que nous ressentons des lacunes dans notre pilotage. Celles-ci sont souvent un frein à entreprendre seul une nouvelle « nav ». Un voyage à plusieurs, même d'une demi-journée, permet toujours de progresser.

Cette possibilité de s'organiser et de progresser ensemble sans se connaître a priori est une des caractéristiques de notre aéro-club. Le nombre des adhérents, leur diversité, le nombre des instructeurs et des pilotes chevronnés permettent cela. Mais cela n'aurait aucun effet sans l'objectif commun de développer cet esprit « associatif » dont la base est la volonté de partager ces expériences et ces compétences.

Associatif ? Cela signifie bien que nous sommes tous « membres » de cette association et certainement pas des « clients » d'une société de location d'avions, si respectable fût-elle.

En fait, nous sommes tous « responsables » de nos avions qui nous appartiennent finalement un peu à chacun. C'est pourquoi nous devons être particulièrement attentifs à nos comportements vis à vis de ces machines si fragiles, ce qui n'a pas toujours été le cas dans les dernières semaines... Alors, redoublons de précaution et assurons-nous que nos avions sont traités correctement et qu'un morceau de chewing-gum n'est pas venu se « déposer » malencontreusement sur le siège passager, par exemple ! Et si vous avez le moindre doute sur le fonctionnement d'un dispositif quelconque, n'ayez jamais peur de solliciter un instructeur ou un pilote plus expérimenté !

Mais notre responsabilité ne s'arrête pas là. L'environnement est un élément de plus en plus important, qu'on le veuille ou non ! Vous trouverez dans les pages de ce bulletin les explications de la nouvelle carte VAC du terrain. Les modifications ont uniquement pour objet la réduction de bruit pour les riverains. Elles ont été discutées et négociées avec les dirigeants des clubs de la plateforme. Ayons à cœur de les respecter spontanément !

Bons voyages !

EDITO

Voyager « responsable » p.1

BALISES

Nouvelle carte VAC LFMA p.2

AU DELA DU TOUR DE PISTE

*Voyage en Tunisie p.2-3
Le Musée de Prague p.3-4*



MEMO PILOTE

*Déposer un Plan de Vol p.5-6
Papiers s'il vous plaît ! p.6*

CLUB INFOS

*Activités Club p.7
Flotte - Nouvelles du club p.8*

VOIE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Procedural Traffic
05 JUL 07

AIX LES MILLES
AD2 LFMA APP 01

ALT AD : 368 (14 hPa)
LAT : 43 30 19 N
LONG : 005 22 02 E

LFMA
VAR : 0° (05)

FIS : PROVENCE INFO 127.735
ATIS : 136.225 ☎ 04 42 16 06 85
APP : PROVENCE Approche / Approach : 131.225 (au-dessus de / above 2500 ft)
TWR : 118.75 Absence ATS : A/A (118.75) FR seulement / only

Une nouvelle carte VAC du Terrain entre en vigueur à compter du 5 juillet.

Elle comporte une importante modification des points de report au Nord, l'objectif est évidemment d'écarter le trafic d'Eguilles pour limiter les nuisances sonores.

Le point AN est déplacé au N-O d'Eguilles et matérialisé par un pylône.

Un nouveau point Alpha Tango AT est créé à l'est d'Eguilles, matérialisé par le carrefour entre la N7 et la D63.

Altitude 2200 pieds Maximum. (attention : l'altitude du nouveau point AN est de 958 pieds)

Pas de changement pour les autres points (AE-AR-AW-AS)

Coordonnées des nouveaux points :

AN : 43° 34' 57" N - 005° 19' 13"

AT : 43° 34' 21" N - 005° 23' 31"

AU DELA DU TOUR DE PISTE



Voyage en Tunisie

Les Voyageurs

Plus loin que les calanques

Comment préparer une destination si lointaine, pour le jeune PP L. (160 heures) ?

Déjà préparation de vol : un petit tour au bureau de piste de Marignane pour recueillir toutes les cartes et routes de départ et arrivées VFR, ainsi que la réglementation de vol VFR en Tunisie.

Avec un grand sourire on obtient beaucoup de choses. (La liste des sites officiels de tous les pays sont à la disposition des pilotes de l'ACAM)

Puis la préparation commence, quelques heures tous les soirs afin de préparer toutes les navigations aussi bien aller que retour, même si on n'est que passager, on peut suivre le tracé et surtout si l'on doit changer la répartition des vols des pilotes on est prêt.

La vieille valise bouclée, en respectant le poids car nous sommes limités pour pouvoir partir avec les pleins complets.

Et la météo que dit-elle ? pas terrible pourrons nous partir demain matin ?

Nous nous retrouvons tous le sept le vendredi 27 avril matin à l'ACAM :

Valérie, Pascale, Patrick, Philippe, Alain, Gérard et Jean-Jacques.

Pesée générale, avec les bagages. Tous les bagages seront confiés aux pilotes de l'EH ce qui nous permettra de faire les pleins complets du BD, pour la grande traversée : Figari Monastir (quatre heures)

A 9h00 décollage de l'EH, nous suivons avec le BD et on double avant AE. Les mauvaises langues diront qu'il se traîne avec son moteur Thielert, et bien non, à chaque section de vol il n'arrive que 10 minutes après nous. Arrivé à Figari, sand-

wiches rapides et avitaillement des avions.

Contrôle météo.

Vous survolons la Sardaigne, après le petit détour par le point Poulpe, afin de laisser de l'avance à EH.

Malgré les nuages, paysages fantastiques, la Sardaigne du nord au sud est très verdoyante en cette saison.



Passage du VOR de Carbonara, à côté de Cagliari et cap sur le VOR de Tunis.

Enfin la pointe de la Tunisie en vue. Mer bleu azur. Info : la radio à Tunis ne se fait plus en français mais en anglais.

Après quelques difficultés de contact radio avec Monastir nous rentrons dans la CTR de Monastir pour une approche et un atterrissage en douceur (Pascale : commandant de bord) Vol de quatre heures pour l'EH et 4h10 pour le BD, avec son détour par Poulpe.

Avitaillement : c'est là que l'on constate qu'il vaut mieux voler avec du Jet A1 que de la 100LL, et oui : 2,50 € le litre de 100LL et 0,50 € le litre de Jet A1.

Dodo à Monastir à l'hôtel Helya : confort et 5 piscines.

Samedi matin retour sur l'aéroport : 200 m

à marcher pour traverser la route. Météo, taxe raisonnable : 30 €.

Décollage vers Tozeur.

Le BD va faire une directe à 2400 tours, pour être sûr de pouvoir revenir à Monastir.

EH gambade dans l'atlas tunisien par Kairouan et ses ruines romaines, à 250 ft sol.

Gafsa et atterrissage à Tozeur, piste de plus de 3 km, sans tempête de sable.

Parking des avions sous l'aile des 747 Iraquiens.

Taxi vers l'hôtel Oasis. À éviter à l'avenir il s'est bien dégradé depuis 2003.

Déjeuner très couleur locale dans un bistro tunisien, puis piscine à l'hôtel et tour de Tozeur dans la vieille ville.

Encore un peu de travail pour venir aux standards européens.

Dimanche balade en 4X4, visite des cascades de l'oasis : on est pas les seuls. Au parking de la cascade 50 Toyota 4X4 avec six touristes par 4X4 !

Retour vers midi, déjeuner au restaurant «le petit prince» : ses tortues et ses spécialités.



Tozeur. L'Oasis

Vers 16h , Toyota 4X4 à nouveau , on va faire »la guerre des étoiles » , voyage dans les dunes et le décor du film : La menace fantôme , vision d'un mirage un vrai mirage de l'eau et pas d'eau.

Retour sur Tozeur pour le spectacle du soir, très couleur locale, très touristique, repas spectacle : danse du ventre, jongleur cracheur de feu.

Lundi , tentative de plan de vol sur Djerba. Juste avant le décollage, Djerba est fermé, nous changeons donc le plan de vol direction Monastir. Le BD fait route directe sur Monastir, tandis que l'EH re-zigzag vers le sud sur le Chott Djerid transformé en lac par les pluies récentes.

Il est vrai que la Tunisie ressemblait à la Beauce , enfin presque !



Retour à l'hôtel Helya, bain de mer et rinçage dans l'une des cinq piscines, puis visite de la ville de Monastir et du mausolée de Bourguiba.

Nous visitons aussi la médina puis le bord de mer, frais, et très venté. Le tout se termine dans la Marina de Monastir dans un excellent restaurant de poissons (choisi par Patrick et Pascale.)

Mardi matin, décollage vers Figari. La traversée sud nord de la Sardaigne débute à 8000 pieds et se termine à 500 pieds sol, à cause des gros nuages. Au nord de la Sardaigne le ciel est bien dégagé, atterrissage à Figari, sans problème.

Sandwiches et retour sur Aix après une visite au bureau météo très corse. Attention pour entrer sortir de l'aéroport par la porte pilotes n'oubliez pas votre licence sinon on ne passe pas.

Figari Aix
Tout va bien jusqu'à Saint-Tropez. Là : nuages de zéro à 12 000 pieds avec des CB noyés dans la couche.

Descente à 1000 pieds et transit côtier par Toulon, le BD en profite pour doubler l'EH. À Marseille quelques secousses, de la pluie, et nous nous posons à Aix, c'est la fin du voyage.

Photos des auteurs. D'autres photos sur le PC du Club.



Monastir. Mausolée de Bourguiba



L'équipe à Tozeur

Les participants :
Patrick BOURCHET, Jean-Jacques CHAILLOL, Pascale HEBACKER, Philippe LAURENT, Valérie PINCE, Alain SEGUIN, Gérard VINCENT.

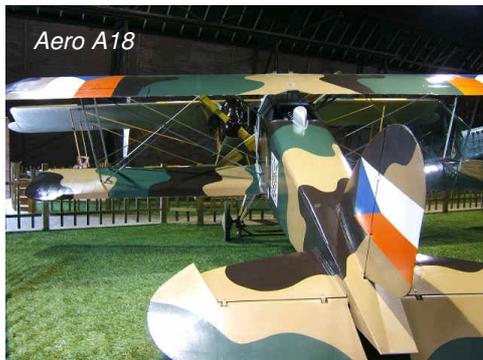


Le Musée de l'Aviation de Prague

Yves Despas

Bien sûr, ce n'est pas pour cela que vous irez à Prague ! Mais si vous faites le voyage et si vous disposez d'un peu de temps ou si, de rues en places, d'églises en synagogues, de château en cathédrale la lassitude commence à vous gagner, allez faire un tour au « Letecké Muzéum », le Musée de l'Aviation.

Vous ne le regretterez pas.



LKKB, aérodrome de Prague-Kbely, au Nord-Est de la ville. Cette base militaire a été créée en 1918. Dans les années 20 l'aérodrome fut aussi utilisé à des fins civiles par les premières lignes aériennes tchèques dont une vers Strasbourg. A la fin de la seconde guerre mondiale, elle servit de base de repli pour la Luftwaffe.

Le musée situé à l'entrée comporte 4 bâtiments et un vaste espace extérieur et possède une impressionnante collection.

On y accède directement depuis la route, l'entrée étant totalement libre et gratuite ! Vous pourrez visiter tranquillement sans risque d'être submergé par des flots de touristes : je n'ai du croiser qu'une douzaine de personnes, gardiens compris !

Ceux(celles) ci, 1 ou 2 par bâtiment, ne parlent que le tchèque ou l'allemand. Mais, heureusement les panneaux explicatifs disposés devant chaque appareil sont en tchèque et en anglais. Ils donnent des informations sur le type et l'origine de l'exemplaire exposé.

Le premier hall présente les avions les plus anciens dont un Spad de 1916. Les 4 appareils en parfait état sont assez joliment présentés et mis en scène avec des mannequins et différents accessoires.

Un second hall, présente de la même façon des avions civils et militaires tchèques des années vingt et trente. La plupart sont des répliques ou des reconstructions à partir d'éléments d'origine toujours dans un superbe état. On peut voir en particulier le premier liner tchèque, l'Aero Ae10 de 1922, un biplan dont le poste de pilotage était extérieur, des avions de combat Aero 18 de 1923 et Aero 32 de 1930, un Racer et un Zlin 12 de 1935.

Ce panorama témoigne de la vitalité et de la qualité de la production aéronautique tchèque entre les deux guerres.



La surprise dans ce hall vient d'un avion français de cette époque : un magnifique Pou du Ciel HM14 trouvé inachevé et terminé en 1969 par les équipes du musée. C'est un témoin du fantastique engouement provoqué par l'appareil de Henri Mignet bien au-delà de nos frontières.



Outre les avions on peut aussi admirer de nombreux moteurs. Les nostalgiques des hélices en bois et des moteurs en étoile apprécieront...

Le troisième hall est consacré aux avions de 1939 à 1945 avec notamment 3 avions d'entraînement de 3 pays : l'Anglais De Havilland Tiger Moth, le Français Morane Saulnier MS 320, l'Américain North American T6, et 2 chasseurs : un Lavockin La7 soviétique de 1943 et un mythique Spitfire Mk IX aux couleurs d'un des 3 Squadron tchèques de la RAF qui en étaient équipés. Des panneaux photo sur les murs rappellent leur histoire. A côté de l'avion est exposé un exemplaire de son célèbre moteur le Rolls Royce Merlin.

Ce Spit ne doit d'être resté en Tchécoslovaquie après 1948 qu'au fait qu'il se soit crashé. En effet, tous les autres, basés dans ce pays à la fin de la guerre (une cinquantaine) ont été exportés en Israël en 1948. Il a été restauré en 1966-67.



Spitfire Mk IX

Le dernier hall, le plus grand, couvre la période de 1945 à 2000. Il est d'une grande richesse et contient un grand nombre d'appareils.

A commencer par une très belle collection de planeurs suspendus au dessus des avions les plus divers, et qui nous rappelle que les tchèques ont toujours eu de grands champions de vol à voile.

Un élégant L 39 attire le regard dès l'entrée, mais les vraies « vedettes » sont un peu plus loin : 2 Messerschmitt Me109 dont un biplace, et, plus rare encore, un bi-réacteur Messerschmitt Me262 qui fut le premier jet de combat opérationnel à partir du début 1944.



Messerschmitt 262

En fait ces avions, rebaptisés Avia S199 et S92, ont été reconstruits en Tchécoslovaquie après la guerre et utilisés dans des unités de l'armée tchèque jusque dans le milieu des années 50 où ils ont été remplacés par les jets soviétiques.

En effet à la fin de la guerre, la Luftwaffe s'étant repliée, beaucoup de Me109 étaient

disséminés sur le territoire tchèque. Il a été décidé de les reconstruire en changeant la motorisation dans les usines Avia. Une version biplace du 109 -Avia CS199- a même été mise au point, le deuxième siège venant à la place du réservoir déporté sous le fuselage.



Messerschmitt 109

Il est vrai qu'avec l'étroussure du train et la puissance de l'engin, le roulage et l'atterrissage devaient être pour le moins délicats et un peu de DC devait être bienvenue ! Environ 450 chasseurs et 80 biplaces ont ainsi été construits.

En 1944, la plupart des Me 262 étaient basés en Bohême. Par ailleurs une partie des pièces de la cellule et des moteurs étaient fabriquées par les usines tchèques. Au début de 1945 il a été décidé de remettre en état autant d'avions que possible. 10 ou 12 avions ont été reconstruits ainsi que 2 ou 3 en version biplace.

Les avions exposés, aux couleurs d'unités tchèques, sont donc postérieurs à 1945, d'où leur présence dans ce hall. Certes la chronologie est respectée, mais on peut quand même regretter qu'ils ne soient pas présentés avec le La7 et le Spitfire qui furent les adversaires directs en particulier des Me109.

Autre curiosité, une capsule « Soyouz » avec son parachute et un mannequin de cosmonaute installé à bord. Claustrophobes s'abstenir...!

L'exposition extérieure comporte divers appareils, tous militaires, répartis par catégories :

Des avions de transport dont un Antonov An24

Des jets d'origine soviétique des années 50, chasseur et traîné biplace Mig 15, bombardiers bi réacteurs Ilyushin Il 28 dont les cellules vieilles de plus de 50 ans ont évidemment un peu subi les outrages du temps

Une collection complète d'hélicoptères Mi : Mi1, Mi2, Mi4, Mi8 et un impressionnant hélico d'attaque Mi24



L'énorme Mi 4

Une série de jets occidentaux divers : Sabre F86, 2 chasseurs suédois SAAB Draken et Vigen, un T33 brillant comme à la sortie d'usine, un Northrop Tiger, et un Phantom.

Enfin une collection de chasseurs soviétiques aux couleurs de l'armée tchèque : Sukhoi Su22, Su25, Mig 21 au curieux nez pointu dans la prise d'air et des Mig23 dont la « décoration » semble tout droit sortie d'une BD.



Mig 23

Avec plus d'une centaine d'appareils exposés, de nombreux moteurs et accessoires, ce musée est d'autant plus intéressant qu'il présente des modèles peu connus ou absents en Europe de l'Ouest, comme les avions tchèques des années 30 ou les avions et hélicos de combat russes. Le petit nombre d'avions civils s'explique par le fait que ce musée est une partie du musée de l'armée de Prague.

Enfin il faut souligner la qualité de la présentation, la clarté et la précision des panneaux d'information et l'état impeccable des modèles présentés.

Comme dirait un célèbre guide : « vaut le détour » .



Mig 21 trainer biplace

Pour aller au musée :
 Depuis le centre de Prague, prendre le métro, ligne B jusqu'à la station Ceskomoravská puis le bus (259, 303, 305,...) et descendre à Letecké Muzeum (le bus vous dépose à l'entrée du musée). Compter environ 30 mn de transport.
 Entrée gratuite
 Ouvert tous les jours sauf lundi de 10h à 18h.
www.militarymuseum.cz
 (version anglaise actuellement « under construction »)

Photos : Y. Despas
 D'autres photos sont disponibles sur le PC du Club.



COMMENT DEPOSER UN PLAN DE VOL (par ordre de préférence décroissante) :
 Internet (www.olivia.aviation-civile.gouv.fr), penser à noter le n° de dépôt pour vérifier ensuite la prise en compte
 par FAX voir BRIA ci-dessous, (éventuellement confirmer réception par téléphone)
 le service minitel 3614 code PLN,
 les bornes (minitel ou OLIVIA) installées sur certains aérodromes permettent :
 de déposer un plan de vol ;
 de consulter un plan de vol existant et de le modifier ou annuler
 à défaut de ces moyens par téléphone. Dans ce cas, préparer le document papier pour une dictée rapide et sans hésitation
 citons pour mémoire le dépôt en vol (plan de vol réduit), à réserver au cas d'urgence. Ce n'est pas la procédure normale.

BRIA	TELEPHONE	FAX
LYON	04 72 22 56 76 / 77 / 78	04 72 23 80 67
MARSEILLE	04 42 31 15 65 / 04 42 14 22 90	04 42 31 15 69
NICE	04 93 17 21 18	04 93 17 21 17
AJACCIO	04 95 22 61 85 / 04 95 23 59 80	04 95 23 59 69
TOULOUSE	05 62 74 65 31 / 32	05 62 74 65 33

DANS QUELS CAS REMPLIR UN PLAN DE VOL en VFR :

obligatoire dans les cas suivants (mais toujours possible si on désire bénéficier du service d'alerte)

- Vol à l'étranger (= passage de frontière).
- Traversée Corse-continent ou survol maritime important
- Vol de nuit (hors vol local).
- Survol de régions inhospitalières.

QUAND DEPOSER UN PLAN DE VOL

Au minimum 30 minutes avant le départ.
 Préférer au moins une heure (2 ou 3 si possible) pour prévoir délai acheminement

VALIDITE et ACTIVATION

Il reste valable UNE HEURE après l'heure de départ indiqué (case 13, en heure Zulu).
 S'il n'est pas "activé", il expire naturellement.
 Il ne suffit pas de déposer un plan de vol, encore faut-il l'**ACTIVER**.

Sur un terrain contrôlé, il est activé automatiquement lors du 1er contact avec la tour (et clôturé automatiquement à l'arrivée lors du dernier contact avec l'organisme de contrôle).

Une référence explicite est cependant préférable ("... pour un vol vers Calvi , avec plan de vol VFR...", ou "... venant de Figari AVEC plan de vol VFR...").

Il est possible également de l'activer par téléphone, notamment en cas d'arrivée ou de départ sur terrain non contrôlé ou en dehors des heures d'ouverture du contrôle

CLOTURE

Ne pas oublier de clôturer un plan de vol . Si pas de possibilité de le clôturer par radio téléphone : 0810 437 837 ou 0810 IFR VFR

ROUTE

Le plus simple est de déposer un plan de vol du terrain de départ au terrain de destination. Mais il peut également démarrer à partir d'un point en route (terrain, VOR, etc..) et clôturé en route également, il suffit de pouvoir contacter un organisme de la circulation aérienne.

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
50, rue Henri Farman
75720 - PARIS CEDEX 15

FORMULAIRE ET RÉDACTION
DU PLAN DE VOL DÉPOSÉ (FPL)/FLIGHT PLAN

Arrêté du 13 mars 1992

N° 47-0199

PRIORITÉ/Priority << = FF =>	DESTINATAIRE(S)/Addressee(s)		
HEURE DE DÉPÔT Filing time	<< =		
EXPÉDITEUR/Originator		<< =	
IDENTIFICATION PRÉCISE (OU DES) DESTINATAIRE(S) ET/OU DE L'EXPÉDITEUR/Specific identification of addressee(s) and/or originator			
3 TYPE DE MESSAGE/Message type << = (FPL)	7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF Aircraft identification	8 RÈGLE DE VOL Flight rules	TYPE DE VOL Type of flight
9 NOMBRE/Number	TYPE D'AÉRONEF/Type of aircraft	CAT. DE TURBULENCE DE SILLAGE Wake turbulence cat. /	10 ÉQUIPEMENT/Equipment
13 AÉRODROME DE DÉPART/Departure aerodrome	HEURE/Time		<< =
15 VITESSE/Cruising speed	NIVEAU/Level	ROUTE/Road	
16 AÉRODROME DE DESTINATION Destination aerodrome		DURÉE TOTALE ESTIMÉE/Total est HR MIN.	AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT/Altin aerodromes 1°/1st 2°/2nd
18 RENSEIGNEMENTS DIVERS/Other information			
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (A NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)			
19 AUTONOMIE/Endurance HR MIN.	PERSONNES A BORD/Persons on board	RADIO ET BALISE D'URGENCE/Emergency radio UHF VHF RBD/cbta	
ÉQUIPEMENT DE SURVIE/Survival equipment POLAIRE DESERT MARITIME JUNGLE Polar Desert Maritime Jungle		GILETS DE SAUVE-TOUR/Jackets LAMPES FLUORES UHF VHF Light fluores UHF VHF	
CANOTS/Dinghies	NOMBRE	CAPACITÉ	COUVERTURE
		<< =	
COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF/Aircraft color and markings			
A /			
REMARQUES/Remarks			
N /			
PILOTE COMMANDANT DE BORD/Pilot in command			
C /			
DÉPOSÉ PAR/Filed by		ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES/Space reserved for additional requirements	

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique aux fichiers et aux libertés, garantit aux déclarants un droit d'accès et de rectification pour les données les concernant auprès de l'organisme destinataire du formulaire.

Utiliser l'imprimé Cerfa N°47-0199 (nota sur Internet c'est plus simple)

Exemple typique :

Case 7	Immatriculation de l'aéronef: 5 lettres (sans tiret)	FGIEH
Case 8	Règles de vol: V= VFR	V
	Type de vol: G_= Aviation Générale	G
Case 9	Nombre d'aéronef: 1 ou 2 chiffres.	01
	Type d'aéronef: Insérer un code OACI (Doc. 8463) ou ZZZZ, puis TYP/ en Case 18 C152 C172	DR40 P28A C150
	Catégorie de turbulence de sillage: L =Light (< 136 kts < à 7 T)	/L
Case 10	Équipement COM/NAV/APP: N = si aucun équipement ou équipement H.S. S = si l'équipement correspondant à la route est OK.	
	Équipement SSR: (Transpondeur) N = Néant, /A (4 chiffres - 4096 codes) /C (4 chiffres - 4096 codes) + mode C (Altitude)	S/C
Case 13	Aérodrome de départ & heure: Préciser l'indicateur d'emplacement, ou ZZZZ, puis DEP/ en Case 18. Indiquer l'heure de départ du Parking (PLN au sol) <u>en heure TU</u>	LFMA 0730
Case 15	Vitesse de croisière: en nœuds (±5%) Niveau de croisière: Niveau de vol. Pour niveau de vol 65, indiquez F065 ou pour 2000 ft QNH, mettre A020 ou, si pas de FL ni d'altitude / QNH prévus, indiquer: VFR.	N0100 VFR
	Route: Indiquer des points ne dépassant pas 30 Mn de vol et les points tournants Franchissement frontière: indiquer en case 15 le point de franchissement, il faudra préciser EET/ en Case 18.	STP/MERLU
Case 16	Aérodrome de destination et durée totale estimée: Mettre l'indicateur d'emplacement de destination, ou ZZZZ, puis DEST/ en case 18 Durée totale estimée: du décollage à l'arrivée verticale destination. Aérodromes de décollage: indicateurs d'emplacement, ou ZZZZ, puis ALTN/ en Case 18	LFKF 0145 LFKJ LFMD
Case 18	Mettre 0 (zéro) si aucun renseignement. EET/ Points significatifs ou limite de la FIR et durée estimée cumulative. OPR/ Nom de l'exploitant. Ex: OPR/AC, TYP/ Type d'aéronef si ZZZZ en case 9. DEP/ Aérodrome départ si ZZZZ en case 13, DEST/ Aérodrome d'arrivée si ZZZZ en case 16. ALTN/ Aérodrome de décollage = ZZZZ en case 16. RMK/ Toute remarque en clair si exigée par ATS.	POULP/ 0140 OPR/ACAM RMK/VFR de Nuit
Case 19	Renseignements complémentaires: Autonomie: à la suite de /E, indiquer les 4 chiffres de l'autonomie en HHMM. Personnes à bord: à la suite de /P, indiquer le nombre total de personnes, CdB inclus, ou mettre TBN , à notifier, si pas connu au moment du départ. Radio: Entourer U si poste portatif UHF 243.0 Entourer V " VHF 124.5 Entourer E si Radio Balise de Détresse (RDBA/ELBA).	E/0400 P/002 R/E
	Gilets de sauvetage	J/L
	Couleurs et marques de l'appareil. A biffer en l'absence de remarques. Nom du pilote commandant de bord. "Déposé par": mettre le nom de l'organisme, du service, ou de la personne qui dépose le PLN.	A/WHITE/RED C/XXX



« **Papiers s'il vous plaît !** »

Rémi Patron

Lors d'un contrôle en France, vous devez pouvoir présenter :

- les documents du pilote :

une pièce d'identité
votre licence à jour et très probablement
votre certificat médical à jour
votre carnet de vol

- les documents de l'avion

le carnet de route de l'avion
le manuel de vol de l'avion
le certificat d'immatriculation

le certificat de navigabilité :

ancien modèle avec la mention V comme valide
nouveau modèle accompagné d'un certificat de limitation de navigabilité en cours de validité
la fiche de pesée (validité 5 ans)
la licence radio de l'avion
le certificat de limitation de nuisances (sauf pour le Cessna 150 NN qui en est dispensé car modèle ancien)

L'attestation d'assurance n'est pas exigible en France mais peut l'être dans d'autres pays. Pour les vols à l'étranger, les procédures d'interception et signaux visuels doivent être à portée du pilote.

Il peut vous être demandé (plus rarement) pour les vols de navigation, les cartes appropriées à la route envisagée et au déroutement éventuel, une preuve que vous avez consulté la météo et une copie du plan de vol si vous en avez déposé un.



24 juin, le Jour le Plus Corse - Daniel De Tauzia



Photo S.Robert

prennent leur envol vers Saint Tropez, destination finale Propriano. CAVOK, peu de vent, nous naviguons sans encombre vers la baie d'Ajaccio. Là, surprise du contrôleur bon enfant qui se demande vraiment quand le défilé va s'arrêter, tout étonné de tant de trafic un dimanche matin ! Du coup, Valérie est gratifiée d'un « gros bisou » quand elle lui dit qu'elle ferme la marche ! Vue splendide à l'est sur les sombres reliefs corses qui s'étagent à contre-jour et se découpent sur un ciel brumeux en altitude.

Trajet de retour sans histoires même si un fort vent de travers sur la mer nous montre la supériorité du GPS sur le VOR !...Merci, madame la contrôleuse, pour vos conseils éclairés ! Dix neuf heures trente, les sept avions, ravitaillés et nettoyés, retrouvent leur place dans le hangar. Pilotes et passagers comblés par cette superbe journée de détente et de convivialité se quittent en jurant de renouveler souvent ce genre de sortie.

24 juin : traditionnellement le « jour le plus long ». Cette année encore ce sera pour l'ACAM le « jour le plus Corse » ! C'est ainsi que le matin du dimanche 24, le hangar s'est vidé et les sept avions du club disponibles se retrouvent sur le parking, prêts au départ.

Après café et croissants organisés par Cathy, notre efficace secrétaire également du voyage, après les contrôles météo de rigueur et une modif de plan de vol de dernière minute (En temps universel et non en local !), ce sont 16 pilotes accompagnés d'un instructeur et de cinq passagers qui

Atterrissage vers les onze heures à Tavoria, terrain au sud de Propriano. Un décor du bout du monde : la piste, le bureau de piste, le restaurant, et la nature, avec ses parfums corses. Rien d'autre !

Avions refioulés, pilotes désaltérés, direction la plage, eau à 25 degrés, en bout de piste.

Grâce à l'avant garde qui a préparé le terrain le week-end précédent, le restaurateur est bien là !...et nous rassasiés agréablement afin de reprendre des forces pour un second bain et un décollage entre 16h30 et 17heures.



Ah ! Le joli maillot !!!

Photo D.De Tauzia

Week-end en Périgord - La Rebeyrotte

La ferme Auberge « La Rebeyrotte » et son terrain privé de Pressignac-Vicq nous accueillera :

Samedi 1er et dimanche 2 septembre

Samedi : Aix-Pressignac (à 10NM de Bergerac)

Repas et nuit à l'auberge.

Dimanche après midi retour sur Aix

Environ 5 h de vol Aller -retour

Avions : VP-EH-RU 10 places maximum (avions et hébergement)

Prévoir de 20 à 25 euros par personne (chambres doubles 2 lits)

Repas selon menus.

Nécessité d'un pilote expérimenté par avion compte tenu du profil de la piste.

Inscriptions au Club.

Stage Montagne - Meribel

Le traditionnel Stage de Vol Montagne aura lieu cette année :

**Du 14 au 29 juillet
à Méribel**

Instructeurs : Henri MERCIER, Pierre PETRON, Raymond RIPERT, Patrick BOURCHET.

Avion : F-GLVP

Chaque pilote choisi la date et la durée de son séjour.

Pour tout renseignement, hébergement, etc...s'adresser à : Gérard CASSAN. 06 87 53 05 81



Promotion Edouard Juramy

La remise des diplômes du Brevet d'Initiation Aéronautique a eu lieu le Samedi 2 juin dans les salons de la mairie d'Eguilles en présence de Madame Juramy, de représentants de la municipalité, de l'armée de l'air, dont un pilote de chasse, et bien sûr de l'ACAM.

Cette année encore, les jeunes de cette promotion ont obtenus de très bons résultats : 88% de reçus dont la plus jeune lauréate et la meilleure note de l'Académie (98/100).

C'est la concrétisation du bon travail réalisé avec les jeunes par Jean Lecuyot, Arnaud Rostain et les autres formateurs.

Cette manifestation était aussi l'occasion de rendre hommage à Edouard Juramy, décédé à l'automne dernier, président d'Eguilles Aviation pendant de nombreuses années et fervent promoteur de l'aéronautique dans notre région.

Tous les lauréats bénéficient d'une heure de vol d'initiation avion et planeur.

En espérant qu'ils puissent poursuivre leur formation aéronautique vers le Brevet de base et le PPL..



Retour d'Arménie



Les 2 équipages au retour à Aix.
(absent sur la photo : G. Chahinian)

F-GIEH a atterri à Aix le dimanche 1er juillet à 17h45 bouclant ainsi un long périple qui l'a conduit jusqu'à Yerevan via la Grèce et la Turquie. Au total près de 50 heures de vol réparties entre les 2 équipages : Fred Sarkissian, Yves Le Mer, Georges Chahinian à l'aller et Alain Gouliplian, Jean-Pierre Lutaud et Patrick Bourchet au retour. Hormis quelques tracasseries administratives et policières, tout s'est bien passé. Nous reviendrons bien sûr, sur ce voyage hors du commun dans le prochain bulletin. Et bravo aux 2 équipages.



EH à Yerevan.

Photo F.Sarkissian

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Mai	Juin	2007
QF	30.40	34.55	81.00
RU	70.00	112.30	521.35
ZG	63.35	123.35	510.00
EH	61.10	60.15	217.40
VP	49.20	66.20	165.30
Total ACAM	274.45	397.35	1495.45
NN	28.05	35.00	284.10
AS	48.55	76.10	235.20
BD	62.50	91.50	351.15
Total ANEG	139.50	203.00	870.45
TOTAL	414.35	600.35	2366.30



Flotte

Activité avions

F-GIEH

L'activité continue à être forte et globalement en augmentation de 13% par rapport à 2006. Avec plus de 500h chacun en 6 mois, les 2 DR400 120cv sont au maximum de leur possibilité.

Il sera immobilisé pendant 3 semaines du 30 juillet au 17 août pour une visite de 1000 heures.

Il revient d'Arménie et n'a connu aucun problème de fonctionnement pendant ce voyage de près de 50 heures de vol.

Pilotes négligents

Diverses dégradations dues à des manipulations brutales (portes, sièges,...) ou à des négligences ont été constatées ces dernières semaines sur plusieurs avions. **Ce n'est pas acceptable.** Par ailleurs le plan de rangement des avions est affiché dans le hangar : respectez-le !

Prenez le plus grand soin des avions !...



Les nouvelles du Club

Rencontres autour d'un verre

Afin de rapprocher les élèves pilotes, les jeunes brevetés et les pilotes expérimentés l'ACAM vous propose des rencontres mensuelles autour d'un verre : **tous les 1^{er} vendredi du mois, à partir de 18h30.** Prochaines dates :

Vendredi 6 juillet - Vendredi 3 août - Vendredi 7 septembre

L'objectif : mieux se connaître, partager des expériences, des projets de vols ou de voyages...

Souvent nous ne passons au Club que pour voler et il est parfois difficile pour les nouveaux adhérents de faire connaissance.

Nous espérons trouver ainsi le moyen convivial qui nous manquait.

Les familles sont bien sûr les bienvenues.

Participation : 3 euros/personne

Bienvenue

Bravos !

Ils, elles, nous ont rejoints en mai et juin :

Jérôme ANTOINE	élève pilote
Pascal MARTEL	élève pilote
Sébastien DUHAL	élève pilote
Xavier FISCHER	élève pilote
Georges CHAHINIAN	pilote
Pierre PLEINDOUX	pilote
Nick RAMBA	élève pilote
Olivier BANMEYER	élève pilote

Jean LECUYOT	pilote
Danielle OMMEVAL	élève pilote
Pascal TOESCA	pilote
Sébastien SAINT-HILAIRE	pilote
Margaux JACQUIN	élève pilote
Alain GOULIPIAN	pilote
Saïd ACHACHE	pilote
Mario DOMINGOS	élève pilote

Lâchés :

Xavier BOURGEAT
Le 4 mai. Elève de R. Delaunay
Lionel CONSALES
Le 12 mai. Elève de J.P.Lutaud
Kenneth SHUBIN
Le 30 mai. Elève de J.F.Ripert
Walter BAETS
Christophe MATHIEU
Le 18 juin. Elèves de R.Delaunay

Adieu

Une pensée pour Gérard SUSINI qui nous a brutalement quittés à la mi mai emporté à 55 ans par une foudroyante maladie. Il était membre de l'ANEG depuis 2 ans.

Bienvenue à l'ACAM. PPL :

Aéro-Club Aix - Marseille
Aérodrome 13290 LES MILLES
04 42 24 21 70
www.aeroclub-acam.org
aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr

Julie BOYER
Le 12 juin. Elève de E.Lesage
Jérôme JEAN-BAPTISTE
Le 13 juin. Elève de R.Ripert

Félicitations à toutes et à tous