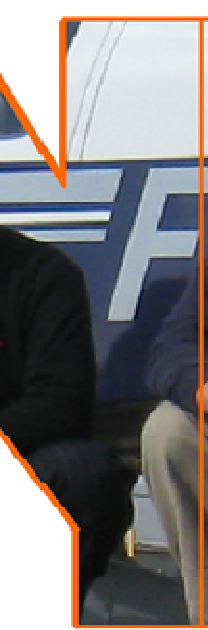
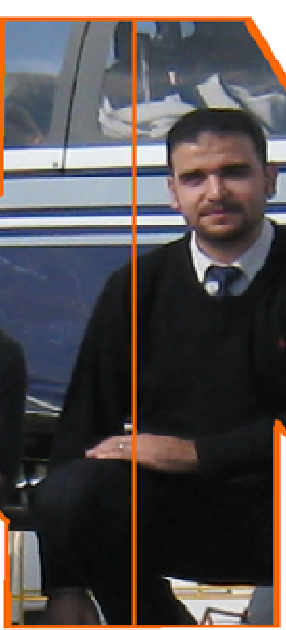
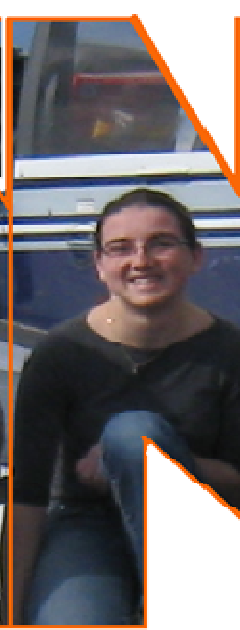
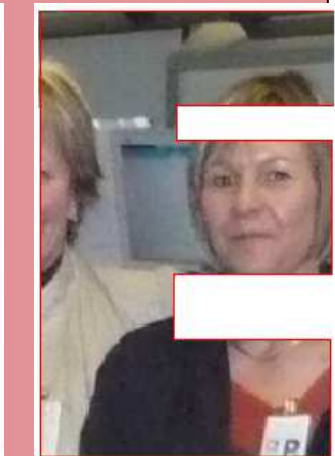


Contact !



Edito de Patrick BOURCHET

Vous venez de recevoir la lettre de fin d'année : vous savez donc tout sur le club.



A lors parlons communication et informatique.

Cette lettre sur papier et par poste est sans doute une des dernières que le club enverra. Tout simplement parce que c'est trop cher et trop long : 250 euros TTC au total et deux jours de travail. Nous allons donc passer doucement à la lettre par messagerie électronique. Nous continuerons la voie postale pour ceux qui le demanderont.

Déjà vous recevez le bulletin « Contact ! » et L'ACAM-Info à une fréquence qui évite de vous submerger. On ne peut qu'admirer ces nouveaux vecteurs de communication qui permettent textes, couleurs et photos tout en étant « gratuits » pour le club : le matériel informatique en place sert déjà pour la préparation des vols, pour les tâches bancaires, le budget, etc. Peut-on aujourd'hui en 2009 imaginer le fonctionnement du club sans Openflyers pour les réservations et AERO21 pour la gestion ?

Nous avons choisi la formule où l'adhérent se charge lui-même de la saisie des données dans la tradition du fonctionnement associatif. Après quelques mois de rodage, nous sommes arrivés aujourd'hui à une collecte qui nécessite seulement un toilettage mensuel. Cette année nous allons mettre en route notre quatrième site internet du club. Cela vaut la peine de l'annoncer dans l'édito car si les premiers sites ne servaient que de vitrine du club vers l'extérieur, avec quelques pages adhérents pour le dernier ; le prochain pourrait modifier votre activité au club. En effet nous voulons y mettre beaucoup plus d'infos sur ce qui se passe, proposer une bourse aux équipages interactive, un coin photos et même un forum.

L'outil sera là comme le stylo posé sur une table vous déciderez chacun personnellement mais aussi pour tous les autres de l'utiliser et donc de bâtir quelque chose : votre aéroclub du troisième millénaire.

Bonne année à toutes et tous.

Le président.

DEMARRAGE EN HIVER

Pour vous aider pendant ces mois de froid, voici quelques lignes faites des conseils des uns et des autres, ceux chez qui il fait froid souvent (le nord de Montélimar) et aussi ceux chez qui il fait -10° ou -30° le matin (Courchevel, Megève) tout en tenant compte des caractéristiques de notre froid.

1) PENDANT LA PRE-VOL :

- Eviter d'allumer tous les phares, feux et volets électriques, etc....(en 2 mn vous avez eu la peau de la batterie)
- Sortir l'avion sur le parking pour profiter de 15 minutes de soleil en mettant le nez face à l'Est.

2) AVANT DE MONTER DANS L'AVION :

- brasser l'hélice (8 passages de compression) pour faire bouger l'huile figée autour du vilebrequin et diminuer l'effort de la batterie.

3) DANS L'AVION, SEQUENCE RAPIDE :

- 1) contact batterie. Ne pas mettre l'anticollision
- 2) mélange plein riche
- 3) pompe électrique sur marche
- 4) réchauffage carburateur sur ON (sur Robin et Piper)
- 5) manette de gaz : 5 injections puis $\frac{1}{2}$ centimètre de gaz. Démarrage aussitôt sur le ralenti ou presque (800 à 1200 T) pas 1800 T (c'est très mauvais pour le moteur, il n'est pas lubrifié). Parfois un pompage léger à la manette de gaz (surtout Piper)
- 6) mettre l'anticollision puis l'alternateur, puis essayer d'enlever le réchauffage carbu (il faudra peut-être le laisser 5mn)



COMMENTAIRES :

- 1) L'anticollision n'est pas obligatoire à la mise en route sur un aérodrome comme le notre. A 0° au sol à 9h du matin vous voyez beaucoup de piétons sur notre parking ?
- 2) Le réchauffage carbu : envoie au moteur de l'air réchauffé par les gaz d'échappement. Après quelques secondes de fonctionnement le cycle est lancé.
- 3) Très peu de gaz : méthode vue à Méribel et dans bien des clubs du « Nord en plaine »

Si cela ne part pas au premier coup de démarreur (10 secondes c'est déjà beaucoup)

Attendre 1mn puis recharger en essence avec des injections manettes des gaz et démarreur.

Si cela ne démarre toujours pas, un 3^{ème} coup de démarreur pourra être tenté si vous pensez que ça va partir parce qu'au 2^{ème} coup ça a bien faibli. Sinon soit après la 2^{ème} tentative, soit après la 3^{ème} tentative infructueuse. Tout couper, surtout l'électricité » et quitter l'avion pour 10 minutes minimum, car un moteur froid, minoyé ne démarre pas quelle que soit la procédure utilisée et une batterie à zéro degré après 3 essais, à besoin de repos pour refaire sa puissance.

QUAND APPLIQUER LA MISE EN ROUTE GRAND FROID :

- à la première mise en route de la journée (même à 15h) un jour où la température est inférieure à +5° le matin.
- Dans les autres cas, le premier démarrage du jour ou un démarrage après 2h d'arrêt moteur est un démarrage froid normal.
- Un démarrage après seulement 10mn d'arrêt est un démarrage moteur chaud (mixture plein pauvre), entre 10mn et 2h, ça dépend. ; *Le Cessna 172 AS à injection*

tion a sa procédure, et les autres aussi, alors pas de généralisation...

- Contre exemple et entorse à tout ce qui précède mais qui fonctionne bien : En Mousquetaire (180Cv) proche du Règent sur un glacier à 10.000 pieds. Arrêt moteur avec la clé des contacts magnétos, la manette de mixture réglée pour le vol n'est pas touchée, et donc à la mise en route on repart avec la même mixture. C'est dire si chaque méthode s'applique dans un cas bien déterminé. Evitons de transposer des règles sans en avoir parlé avec mécanos, pilotes d'expériences et sans avoir lu les manuels d'exploitations etc.

NOS CARACTERISTIQUES LOCALES :

A la fin de l'été, avec ou sans procédure particulière tout est fonctionne avec la chaleur. La batterie est forte parce qu'il fait chaud mais qu'elle est sa puissance réelle ? L'allumage des bougies, le réglage du carburateur tout est réglé par le mécano dans une ambiance à 20° d'un matin d'octobre et d'après ce que les pilotes transmettent comme difficultés de démarrage : c'est-à-dire rien. Et puis d'un coup en une nuit nous perdons 10°, il fait +1 ou -4 et là rien ne va plus même pour les vieux « chibanis » et les mécanos, quelques coups de tournevis et diverses vérifications remettent tout cela en ordre. Nous connaissons sans doute moins de problème avec nos automobiles, scooters et motos, mais la technologie est différente : allumage électronique, capteurs diverses. Evidement tous les pilotes, instructeurs ... du club ne seront pas d'accord avec tout ce que j'ai écrit et c'est pour ça que ça ne sera pas publié en consignes d'exploitation ou méthode de conduite moteur française mais avec ce petit savoir je me débrouille pas mal pour démarrer et j'en aide quelques uns certains matins ! Alors c'est mon cadeau de Noël.

◆ BCT, Commission de sécurité.

Le Saviez-Vous ?

Claude REQUI, instructeur à l'ACAM, est comme beaucoup, un ancien pilote militaire. Passionné par le temps qu'il a passé dans l'Armée de l'Air, il a pu constater que si l'on a parlé en long et en large de la 2ème guerre mondiale, la période qui a suivi cette guerre est extrêmement peu connue. C'est pour cela qu'il a décidé de créer un site internet qui traiterait de la période comprise entre 1944 et 1975, ce qui inclut les guerres d'Indochine et d'Algérie. C'est ainsi que actuellement plus de 4000 photos sont sur le site avec une évolution vers les Cinq mille dans les 30 à 45 jours. Le site se décompose en 4 parties: Algérie, Entraînement France, USA, Canada pour les élèves français, Indochine. Une cinquième partie, Aéronavale sera ouverte sous peu. Avec autant de documents photos disponibles, ce site est probablement le plus gros au monde sur le sujet de l'aviation française. Si vous aimez, n'oubliez pas le livre d'or.

www.frenchwings.net

◆ Claude REQUI


Nouveau REGENT : F-GULL à l'ACAM

Demander à votre instructeur avant de voler en solo sur la machine.



- ° respecter les consignes d'exploitation
- ° de lire le manuel sur le fonctionnement des radios et du GPS.
- ° de se faire expliquer le fonctionnement de la porte

soute (la manipuler avec précaution sans forcer).

Le Saviez-Vous ?

Nouvelles balises 406 Mhz

Les balises ELT ont été posées ou vont l'être prochainement. Les balises portables PLB (avions RU, ZG et QF) seront bientôt disponibles dans les sacoches avions. Bien prendre soin de se faire expliquer le fonctionnement par un instructeur ou de lire attentivement le mode d'emploi.

Réinscription 2009 - Rappel

Les réinscriptions sont ouvertes à partir du 1er décembre 2009, auprès du secrétariat. Ne pas oublier de mettre à jour les **fiches de suivi pilote** pour les pilotes brevetés et de s'assurer d'un instructeur référent.

Astuce de la fin d'année :

Dans OPENFLYERS, quand on clique sur le logo du Club, on est directement dirigé sur le site Web. Le lien inverse existe aussi sur la page d'accueil du site Web (logo OPENFLYERS).

Cap Tanger, Fès, Marrakech...Ouarzazate !

L'idée est là depuis quelques semaines maintenant, on cherche de la doc, des pilotes et puis l'avion qui arrive le 2 décembre pour nous permettre d'effectuer ce beau voyage: Fred, Gilles et Marie-Laure pour l'aller, un autre Fred, Nicolas et Jaël pour l'équipage retour.

La relève s'organise à Marrakech et puis le lundi 8 décembre arrive: jour du grand départ!

Il fait beau ce matin là, -5° sur le tarmac et le F-GULL fin prêt à nous mener vers d'autres horizons.

Nous prenons une première météo; objectif du jour Valence (Espagne). Le début du vol est parfait, grand ciel bleu, une visi superbe qui nous permet d'admirer le Ventoux. Provence, Montpellier, Perpignan et puis c'est le moment de parler anglais, nous voici en Espagne. Le ciel devient plus gris.

Nous venons de franchir le corridor Barcelone et là c'est le déroutement sur **Reus**: la météo n'est pas encore en cause mais survient l'absolue nécessité d'une pause pipi!

Nous en profitons pour faire la pause repas et faisons nos premiers pas au bureau de piste de l'aéroport. Nous repartons ensuite pour gagner Valence mais cette fois-ci, un rideau de pluie nous oblige à revenir sur nos pas. Après un deuxième passage au bureau météo, nous décidons de passer notre première nuit à Reus. Le lendemain, après notre maintenant traditionnelle visite au bureau de piste, nous prenons la décision de partir, mais vers Barcelone,

en voiture, pour une visite touristique!

Mercredi matin, 3ème jour, 6h30, il pleut des cordes à Barcelone. Nous nous réacheminons vers Reus en espérant l'amélioration...10h00, au bureau de piste, la météo est enfin avec nous et nous voilà partis vers Almeria, puis non, **Malaga**, avec secret espoir de dormir au Maroc le soir!

La branche est superbe, la neige saupoudre les reliefs ibériques sous un ciel magnifiquement bleu.

L'escale de Malaga est courte: un plein et le dépôt du plan de vol. Nous souhaitons partir sur Fès mais cette fois ce sont les règles d'entrée au Maroc qui nous font dérouter sur **Tanger**. Le soleil est toujours au rendez-vous pour passer le détroit de Gibraltar et son fameux rocher et nous voilà en finale à Tanger. Après les formalités d'usage (des petites fiches à remplir et reremplir à chaque étape de notre voyage), nous rencontrons nos collègues contrôleurs qui nous réservent un accueil très sympathique, première expérience de l'hospitalité marocaine. Après une balade dans Tanger, nous apprécions notre premier couscous du séjour avec en prime pour ces messieurs une souriante et charmante danseuse du ventre! Le dépaysement commence!

C'est jeudi, déjà. Notre vol du jour nous mène à **Fès**, avec un passager supplémentaire: Younes. Ce collègue marocain remplace son long voyage en train vers Meknès par un vol touristique le long de la côte atlantique suivi du survol des collines aux couleurs fauves jusqu'à Fès.

L'après-midi, nous déambulons dans le souk de Fès, étrangement calme en ces fêtes de l'Aïd. Nous découvrons les fameuses vasques des tanneurs, palette surprenante aux mille couleurs! Le soir nous dînons, tels des princes des mille et une nuits, dans une salle immense d'un palais ornée de magnifiques mosaïques et zelliges.

Vendredi, nous devons rejoindre **Marrakech** pour rencontrer la relève. Heureusement, le ciel est avec nous et nous partons au-dessus de l'Atlas pour survoler tour à tour les paysages montagneux enneigés, les déserts arides aux reliefs tourmentés et les dunes de « Merzouga » aux formes et couleurs si particulières. Ce vol est un véritable plaisir des yeux: les ocres des rochers succèdent aux blancs bleutés des montagnes enneigées, les dunes abricot découvrent leurs lignes si pures sous nos yeux effarés! Nous faisons une courte escale à **Ouarzazate** pour profiter encore un peu de cette atmosphère si douce et paisible où nous rencontrons encore une fois un contrôleur vraiment sympa.

Notre dernier vol nous fait survoler le Haut Atlas où les cimes se découpent au-dessus de la brume dans une lumière de fin de journée. Nous voici à bon port! Nous parkons soigneusement le GULL, non sans regret, avant de profiter encore une journée du dépaysement fantastique que nous a offert notre voyage!

♦ Fred, Gilles, Marie-Laure,

Fred2, Nicolas, Jaël.

Suite au prochain numéro.



ENTREES MARITIMES : Piège à connaître

Brouillard côtier, brume de mer, entrées maritimes, peu importe le terme utilisé, ce phénomène météorologique, qui peut survenir le long du littoral, se produit, en général par bonnes conditions météorologiques, lorsque le pilote s'y attend le moins. Bien que cet événement météo se produise plus en été qu'en hiver, nous avons estimé qu'il fallait anticiper...

Cet article est construit à partir d'un dossier paru dans « Aviasport » que nous remercions pour leur autorisation.

Quand survient un tel phénomène ? Par forte luminosité, « ciel blanc » et petite visibilité due à une brume de chaleur, ce piège peut ne pas s'apercevoir rapidement et surprendre un pilote.

Le mauvais réflexe, consiste à descendre pour retrouver une meilleure visibilité et des conditions VMC.

La « porte de sortie » réside, le plus souvent, dans un dégagement par le haut avant d'aller chercher de bonnes conditions à l'intérieur des terres.

Les entrées maritimes ou brouillards côtiers sont des phénomènes dangereux qui ne surviennent que lorsqu'il fait beau. Beau temps ne veut pas dire forcément visibilités illimitées, car des brumes sèches peuvent limiter la visibilité, et le pilote ne s'attend pas à un phénomène aussi brutal, qui va lui faire perdre toute référence visuelle nécessaire au pilotage, alors que les conditions météo sur le terrain de destination, à quelques kilomètres à l'intérieur des terres, annoncent un Cavok encourageant.

Si tout le littoral du pays peut être concerné, le phénomène peut être plus répandu sur des côtes « plates ».

Pour la procédure d'urgence, il faut se dire et se répéter qu'il ne faut jamais descendre.

Les entrées maritimes sont à la base du brouillard (quelques dizaines de mètres de visibilité, tout au plus), avec la présence de stratus. Même si l'avion se trouve sous une couche à 200m/sol, rien ne dit que quelques kilomètres plus loin, cette couche ne va pas enco-

re descendre et rencontrer le sol ou une colline...

Dans le cas d'une rencontre intempestive avec une entrée maritime, l'avion dans ce cas se trouve à **basse hauteur**, la seule et unique solution consiste pour le pilote, à monter. Si il était à cette hauteur sur la mer ou sur le littoral, c'est qu'il n'y avait pas d'obstacle devant lui. Il n'y a donc aucun risque à monter.

C'est la solution la plus simple. Affichage d'une assiette de montée, ajustement de la puissance et l'essentiel est de conserver les ailes horizontales pour éviter de partir en virage engagé.

L'œil doit passer régulièrement, si ce n'est constamment, par l'horizon artificiel, vérifier le maintien d'une inclinaison nulle, par le conservateur de cap avec un cap constant.

Un coup d'œil au variomètre servira à confirmer la montée, si la maquette de l'avion sur l'horizon artificiel est jugée plus difficile à lire. Pour la vitesse, une valeur comprise entre la croisière et la vitesse optimale de montée, suffira largement pour quitter rapidement le brouillard. Généralement, quelques centaines de pieds supplémentaires suffiront à retrouver un ciel bleu.

Si le pilote est accompagné, il est préférable qu'il se concentre sur son pilotage et le contrôle instrumental (horizon artificiel, notamment) en demandant à son copilote de lui signaler quand l'avion sort de la couche.

Une fois revenu à des références visuelles il sera temps de se dérouter calmement vers un terrain de destination ou de poursuivre sa route.

Cette montée dans l'axe (vol rectili-

gne) pour s'extraire d'une entrée maritime est sans doute plus simple à gérer qu'un demi tour en PSV, même si cet exercice a été pratiqué à l'entraînement lors de la formation. En effet, avec le stress dû à la rencontre subite du phénomène et non plus d'un exercice simulé, et avec un appareil à proximité du sol ou de l'eau, la sécurité est plus assurée en prenant de l'altitude qu'en effectuant un virage à 180°, sans pouvoir s'autoriser la moindre échappée dans le plan vertical.

Ce passage intempestif en IMC a été involontaire. Certes ce n'est plus du vol VFR ; mais il ne faudrait pas que des pilotes, pour éviter une hypothétique infraction, n'aient comme seul (mauvais) réflexe que de rejoindre au plus vite la vue du sol ou de la mer en poussant sur le manche, action qui mène généralement, et ce sont les statistiques qui le confirment, à la catastrophe.

Rappelons que l'apprentissage du PSV fait partie désormais du cursus du PPL, justement pour donner des armes aux pilotes privés si il advenait que cela soit l'unique « porte de sortie », dans une situation dégradée.

◆ Bernard GUERIN

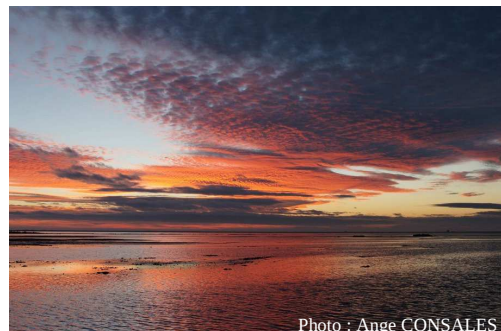


Photo : Ange CONSALES

Retrouvez les photos de A.CONSALES :
<http://picasaweb.google.com/angelo13119>

Message aux Elèves-Pilotes :

Les élèves qui sont en possession du **livret de progression** sont priés de bien vouloir le ramener au club.

GIVRAGE DU CARBURATEUR

En vol, c'est une idée qui trotte en arrière-plan dans notre tête, car nous savons qu'il peut arriver à tout moment.

Je ne vous ennuierais pas avec un exposé savant, pour cela vous avez votre instructeur préféré, de nombreux articles et surtout votre expérience : qui n'a pas un jour vu la puissance baisser sans qu'il ait touché aux gaz ?

Je vous propose plutôt une promenade sur le sujet à partir d'une analyse d'incident du BEA (le Bureau Enquêtes Accidents) qui en a fait une description très complète. Il s'agit du rapport du BEA F-PB97 1027, il concernait un DR400 / 120 comme les nôtres. En vol de croisière à 2400 tours/minute, le carburateur givre. Voyant le régime diminuer, le pilote ne pense pas au givrage, mais croit à une panne d'alimentation. Il met la pompe électrique, pousse le régime à fond, mais cela ne suffit pas pour dégivrer et il est obligé d'atterrir dans un champ.

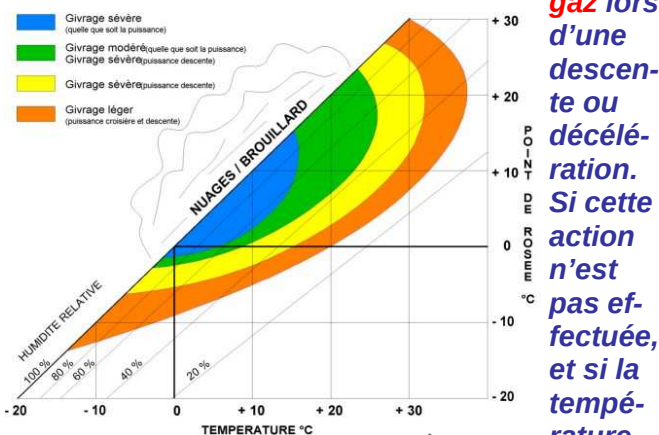
Ceci montre que même en croisière où le régime du moteur est élevé, on peut « givrer ». Il faisait froid, 8°C au sol et environs 5 °C là où se trouvait l'avion à 1800 pieds. L'adage qui veut que la température idéale de givrage soit 15°C, ne s'est pas vérifiée. Ceci pour deux raisons :

1) parce que la température du point de rosée n'était qu'à 2°C de la température ambiante. Si la température de l'air baisse quand l'avion prend de l'altitude, il n'en est pas de même pour celle du point de rosée qui reste constante et on peut ainsi s'en rapprocher alors qu'au sol la marge annoncée par la météo entre les deux températures semblait confortable.

2) aussi parce qu'en régime élevé, la baisse de température du mélange air-essence dans le carburateur avoisine les 5°C (et non pas 20°C comme au ralenti). Il faisait 5°C à l'extérieur, le mélange devait donc être légèrement en-dessous de 0°, ce qui est favorable au givrage. Dans la relation de cet incident, le

BEA expose, photos à l'appui, les effets sur le moteur : des bougies fortement encrassées par un dépôt de suie, de l'eau dans le carburateur. Des témoins au sol ont vu de la fumée noire s'échapper de l'avant de l'avion. C'est bien le danger d'un givrage non diagnostiqué et qui peut s'aggraver en quelques minutes au point d'arrêter le moteur. Le BEA expose très bien l'enchaînement :

« ... Le givre ainsi formé bouche alors partiellement l'orifice d'admission, provoquant les premiers troubles de fonctionnement (perte de puissance, ratés moteur) et accentuant le phénomène de dépression. La diminution de température devient de plus en plus



<http://thomasf.club.fr/francois/givrage.htm>

sensible et la formation de glace peut obturer complètement le carburateur et conduire à l'arrêt du moteur.

Pendant toute la phase de givrage du carburateur, la quantité d'air admise par le moteur diminue sans qu'il y ait déplacement de la commande de puissance. Comme la quantité de carburant reste constante, la richesse du mélange augmente. Ainsi, la combustion de l'essence à l'intérieur du moteur devient incomplète. Des dépôts de carbone (suie) apparaissent, sous forme de fumée noire dans les gaz d'échappement ou sous forme de résidus noirs sur les bougies... »

Je conclurai par un graphique qui montre bien que la plage de température de givrage possible est très large et que l'écart entre température et point de rosée - là où se trouve l'avion - est encore plus important.

♦ Gérard CASSAN.

Situations à EVITER :

On attire toujours l'attention des pilotes sur le givrage du carburateur moteur réduit.

Il est nécessaire d'acquiescer le reflexe consistant à actionner le réchauffage du carburateur AVANT de réduire les

gaz lors d'une descente ou décélération. Si cette action n'est pas effectuée, et si la température

de l'air est comprise entre 0° et +15°, le régime du moteur diminue, puis le moteur s'arrête et si l'on ne fait rien... Et si l'avion ne possède pas de thermomètre d'air d'admission, la commande de réchauffage doit être utilisée en TOUT ou RIEN.

(extrait du « Météo plein ciel, édition Teknea »)

Infos

Cours théoriques PPL(A) & BB :

Arnaud ROSTAIN vous propose la saison 2008-2009 des cours théoriques.

Les cours sont assurés tous les samedi matin, de 10 h à 12 h, HORS périodes vacances scolaires.

Cours théoriques ANGLAIS English training

Les cours d'anglais préparant à l'examen du FCL1.028 ont commencé le 15 décembre 2008.

La première session a permis d'expliquer l'examen FCL1.028 et parler des supports écrits.

Prochaines sessions, entre 19 h et 21 h :

Mercredi 07/01/09

Mercredi 21/01/09

Mercredi 04/02/09

Mercredi 18/02/09

Dates suivantes à définir.

Animateurs bénévoles : Jérôme LOUBE-RE - Patrick BOURCHET.

Participation : 50 €.

Chez GliGli :

Pilotes et élèves ! Des QCM de « Chez GliGli » sont à votre disposition. Connectez-vous à l'ordinateur se trouvant près de l'accueil.

Pour des infos voir Arnaud ROSTAIN

NOUVEAUX MEMBRES

Qualification

Samuel BABIN	Elève-Pilote
Franck BALLANGER	Elève-Pilote
Kevin BOESNACH	Elève-Pilote
Khalid BOUCHGHL	Elève-Pilote
Fabrice FUCHS	Elève-Pilote
Marie-Laure MAGNAN	Pilote
Guillaume REIMUND	Pilote

Jimmy GUENOUN : juste après le BIA...

Jimmy se souviendra longtemps de cette fin de journée du dimanche 26 octobre 2008 : vent calme, un joli coucher de soleil qui s'annonce. Patrick B. son instructeur a pris sa décision : OK pour un tour ou deux de piste, seul à bord. Jimmy s'est fait plaisir pour son premier lâché :

Sans que rien ne le pris contact avec 11 ans : un vol Gap-Tallard. Plus VAUVENARGUES, Une amie lui parle s'inscrire à 16 ans commencer sa for-



2 tours de pistes. prédestine, Jimmy a l'aviation à l'âge de comme passager à tard, élève au lycée il prépare son BIA. de l'ACAM : il va en octobre 2007 pour mation de pilote privé.

Il trouve le club très convivial et accueillant. Jimmy rêve de la voie royale : prépas maths, ENAC pour se destiner à un métier de pilote d'essais ou pilote de ligne. Ce que nous lui souhaitons tous, c'est que ce rêve se réalise. Vole beaucoup, vole bien et surtout vole prudemment, Jimmy.

♦ Robert FARGIER

Elèves lâchés

Date

Thierry CHAVOTEL Élève de R. DELAUNAY	13/12/08
--	----------

PPL (A)

Date

Xavier BOURGEAT Élève de R. DELAUNAY	20/11/08
---	----------

BB

Daniel LUPI Élève de JP. LUTAUD	31/12/08
------------------------------------	----------

PROCEDURES ANTIBRUIT :

Quelques conseils pour poursuivre vers la **réduction du bruit pendant nos vols** et particulièrement au abord de notre aérodrome :

- ° **Eviter de surcharger le trafic sur la vent arrière** en effectuant un minimum de tours de piste ; Aller plutôt en vol local ou faite un aller retour d'un aérodrome proche surtout lorsque vous détectez dès la demande de roulage un trafic important.
- ° Faites des **arrivées en descente depuis 2500'** au passage des points d'entrée AN- AT
- ° AE vers le milieu de la vent arrière donc moteur réduit entre 1800 tours sur les quadriplaces et 2000 tours sur les biplaces et triplaces à 180Km/h (100kts) maximum.
- ° Lire la carte Vac et particulièrement les pages TXT 01 et 02 du 5 juin 2008 : pour les avions **non équipés** de silencieux **pas de tour de piste entre 10h locale et 16h locale** le weekend end et les jours fériés.
- ° Au club le Cessna QF va être équipé d'un pot silencieux en ce début 2009 ainsi que le Cessna AS et le Piper BD, les 5 autres le sont déjà.

♦ Le Président

FLOTTE ACAM / ANEG

AVIONS	NOVEMBRE	DECEMBRE	ANNEE 2008
F-GBQF	40h	45h	726h
F-GSRU	40h	71h	964h
F-GJZG	56h	57h	808h
EH/DD/ZK/LL	0h	48h	762h
Sous total ACAM	136h	223h	3260h
F-HCAS	39h	38h	528h
F-GNBD	41h	36h	558h
F-BXNN	37h	23h	373h
Sous total ANEG	118h	97h	1460
Global ACAM+ANEG	254h	320h	4720h

Baromètre : au 31/12/2008

• **329 Adhérents.**

Dates à retenir :

Examen PPL(A)

➔ 28 janvier 2009

➔ 11 mars 2009

SOIRÉE DES ICARES

La traditionnelle soirée de récompense des brevetés (pilotes et instructeurs) en 2008 aura lieu :

samedi 31 janvier 2009 à 18 h 00

Cette soirée festive est aussi l'occasion de discuter entre nouveaux et anciens pilotes.

Participation :

22 euros pour une personne

40 euros pour deux personnes ensemble

15 euros pour les jeunes de moins de 21 ans

Remise des récompenses à 18h, suivi d'un apéritif vers 19h et d'un repas.

Date limite d'inscription : le 15 janvier 2009

(important pour l'organisation par les bénévoles)

Attention : Places limitées à 55 personnes

Inscrivez-vous vite auprès du secrétariat (Cathy) ou sur le tableau au Club.

TOUR DU MONT BLANC



Dimanche 18 janvier 2009

Avions : **BD, AS, LL**

Temps de vol prévus : 4h00 environ par avion

Déjà beaucoup d'inscrits, reste quelques places. Merci de s'inscrire au Club sur la feuille prévue à cet effet.

Vol en fonction de la météo bien entendu.

Vols de nuit :

La saison des vols de nuits HIVER 2009 est prévue sur les mois de janvier et février 2009.

Briefing des vols de nuit : le **mardi 6 janvier 2009 - 19 h 00**

Organisation, frais annexes (15 euros par nuit et par pilote), formation au club, réglementation et autorisations.

Sessions prévues :

du Lundi 12/01/2009 au Jeudi 15/01/2009 : avion PIPER BD

du Lundi 19/01/2009 au Jeudi 22/01/2009 : avion CESSNA AS

du Lundi 12/02/2009 au Jeudi 19/02/2009 : avion PIPER BD

du Lundi 16/02/2009 au Jeudi 19/02/2009 : avion REGENT LL

Instructeurs : Patrick BOURCHET (BCT), Raymond DELAUNAY (DLY) et Claude REQUI (RQI)

« Café-croissants »

Tous les deuxièmes dimanche du mois, un aéroclub de la région P.A.C.A. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :

" café-croissants ".

Le(s) prochain(s) aura (ont) lieu :

• **11 JANVIER 2009**

[Aéroclub Alpin Gap-Tallard]

<http://www.aeropaca.org/>

RENCONTRE AUTOUR D'UN VERRE...

TOUS LES 1^{ERS} VENDREDIS DU MOIS À PARTIR DE
18H30



PARTICIPATION AUX FRAIS
DE 3 € PAR PERSONNE.
LES FAMILLES SONT
LES BIENVENUES.
VENEZ NOMBREUX.

CONTACT : VALÉRIE PINCE
06 15 08 09 16

Prochaine date :

Vendredi 09/01/09

MESSAGE :

Valérie PINCE, indisponible pour cause maladie, vous demande gentiment de vous mobiliser pour l'organisation de la **SOIREE des ICARES.**

Merci pour votre compréhension.

Contact !



Journal d'information de l'ACAM

Directeur de Publication
Patrick BOURCHET

Rédaction
Larbi KHOUALED

Ont collaboré à ce numéro

Claude REQUI
Gérard CASSAN
Bernard GUERIN
Arnaud ROSTAIN
Robert FARGIER
Valérie PINCE
Ange CONSALES

Fred, Gilles, Marie-Laure, Fred2, Nicolas, Jaël.

Aéro Club Aix - Marseille
Aérodrome 13290 LES MILLES
04 42 24 21 70

www.aeroclub-acam.org
aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr