

Contact !



N° 61-JANVIER / FEVRIER 2010 Kickboxer



Edito

Patrick BOURCHET
Président ACAM

Tous mes vœux pour cette année 2010. C'est avec confiance que je vous l'écris, car dans le petit monde de notre club, l'avenir n'est pas si noir que nous le disent certains « experts » et la rumeur médiatique !

2009, était l'année de la crise mondiale. Alors dans l'aéronautique française, pour certains, il valait mieux se faire harakiri, dès le début de l'année, plutôt que de tenter de faire voler ces petits avions, certes certifiés, mais si fragiles, dans une structure associative française que certains trouvent inadaptée ! Si l'année n'a pas été superbe en termes de résultats, elle est correcte par rapport à notre prévision. C'est-à-dire, celle construite par notre conseil d'administration, structure qui mélange des jeunes et des sages, des travailleurs du privé et de la fonction publique, des hommes et femmes, etc. Le secret de ce fonctionnement est que plus ça va mal, plus chacun donne de son savoir, de son temps, bref, y met du sien pour l'œuvre commune ! L'augmentation de la participation aux heures de vol due à celle des coûts internes au club et à celle que nous subissons de l'extérieur, a été présentée à l'assemblée générale d'avril. Vous l'avez comprise, admise et digérée. Ainsi, grâce à votre décision, 2010 pourra se bâtir sur de bonnes fondations, en espérant que la baisse d'activités de 10% de 2009, ne se poursuive pas cette année. L'EH est notre point noir, avec ses problèmes de température d'huile, qui le rendent indisponible. Mais, la plus dure perte de 2009, est l'arrêt de vol de Raymond Delaunay. Je le remercie, au nom de tous, pour ce qu'il a donné à notre association. Je joins à cet hommage, deux autres instructeurs, Michel Conan et Henri Mercier, qui ont dû également cesser leur activité. Ils sont partis avec la même discrétion que celle avec laquelle ils œuvraient à l'Acam. Perdre des hommes de cette qualité, est ce qui affaiblit le plus un aéroclub. Nous devons tout mettre en œuvre pour les remplacer et espérer que dans les jeunes classes, des hommes et des femmes prouveront, par leur action, qu'ils sont les dignes successeurs de ces grands aviateurs et remarquables instructeurs. Pour terminer ce premier édito de l'année, je lance un appel auprès de tous les membres de l'Acam, pour venir renforcer l'équipe en place, dans des domaines aussi variés que l'informatique, la comptabilité ou l'animation.

Bonne année à tous et Bons Vols.



Bonne Année 2010

Petit déj*. à Salon Eyguières

Le 13 décembre 2009, une sortie PDJ* est prévue à Salon Eyguières.



Mais le temps est incertain, brume et nuages menaçant. Après quelques hésitations et réflexions, la curiosité de tous nous pousse à nous mettre en l'air. Nous avons bien fait... il faut dire que Salon est vraiment le voisin le plus proche : cap tout droit et hop on se pose... et pas sur la bande en dur qui est juste destinée au décollage..... FGNBD, FGULL, FGSRU, 10 personnes (*il y avait une place de libre*) se retrouvent dans la chaleur du club de Salon, avec un accueil sympathique et

Nous les quittons avec, comme toujours, cette excitation que nous connaissons tous après un vol, en pensant déjà aux prochaines sorties... Pour prolonger cet instant d'amitié et de joie, une grande partie du groupe se retrouve autour d'une table chaleureuse et conviviale pour clôturer avec allégresse cette sympathique journée... On a envie de dire : « Encore et encore faisons de tels petits vols plus souvent »

Serge BELMONTE

* : petit déjeuner

« croissantesque ». Nous rencontrons tous les pilotes qui sont venus nous voir le mois précédent, cela sentait bon l'amitié. Le retour s'effectue dans les meilleures des conditions : vol stable et tranquille, trop court bien sûr !

Un à un, les avions retrouvent leur place dans le hangar du club.

LFNE : Salon Eyguières



Terrain ouvert à la CAP

AERODROME de Salon-Eyguières

Altitude : 246 ft [75 m] [9 hPa]

Latitude : 43° 39' 30" N - Longitude : 005° 00' 49" E

AEROMODEL CLUB DE LA CRAU

Président : M. Guy VAUDEY

contact : 04.90.57.41.39

adresse : 16, lot les carlats
13 116 VERNEGUES

AERO-CLUB NOSTRADAMUS

Président : M. Christian MONTAGNIER

contact : 04.90.53.06.52

adresse : Aéro-club Salon Eyguières
13 300 SALON de PROVENCE

AERO-CLUB ROSSI LEVALLOIS

Président : M. Alain RICCI

contact : 04.90.42.02.52

adresse : Aéro-club de Salon-Eyguières.

A.U.P.A.S.E

Président : M. Jean-Claude VINCENT

contact : 04.91.71.48.81

adresse : Aérodrome de Salon Eyguières

MARCEL DASSAULT PROVENCE

Siège social : BP 28 - 13801 ISTRES CEDEX

Adresse postale : Salon Eyguières.

13300 SALON DE PROVENCE

Téléphone / fax : 04.90.42.36.50

E Mail : acmdp@free.fr

Site : www.acmdp.com

Permanences :

Nous vous rappelons que celle-ci est un devoir et même une obligation pour le bon fonctionnement de notre association. Nous vous invitons donc à vous inscrire soit sur **OPENFLYERS** dans la ligne permanence, car beaucoup de dates restent vacantes, soit auprès de la secrétaire.

ce n'est que 3 à 4 heures par an par personne !!!

La FFA présente

La Campagne de promotion nationale des aéro-clubs 2010

Partout en France dans les 600 aéro-clubs

Le week-end de la Pentecôte : les 21, 22, 23 et 24 mai 2010



A bientôt pour plus d'informations

FFA 
Fédération Française Aéronautique

Devenir pilote, ce n'est pas une idée en l'air

SOUVENIRS DE GUERRE D'UN PILOTE DE CHASSE.

En 1923, Marc AMBROGI devient Président de l'Aero Club de Provence, et le restera jusqu'en 1939.

Engagé volontaire à 18 ans en 1914 il obtient une formation de pilote.

Breveté en 1915 il est affecté au groupe de chasse N90 puis SPA90.

Il termine la guerre avec le grade de lieutenant et ses 14 victoires lui valent de figurer sur la liste des « As » de la première guerre mondiale.

En 1939, à 45 ans, il obtient « par favoritisme spéciale », d'être affecté comme commandant en second au groupe de chasse GC1/8.

En mai 1940, à bord de son Bloch 152 il abat un bombardier Do 17 obtenant ainsi sa 15ème victoire.

Un de ses petits fils, monsieur François AMBROGI, a bien voulu me communiquer, et autoriser à publier quelques documents dont le texte d'une conférence prononcée par son grand père vers 1960 devant les membres de l'Aéro Club ou il évoque ses souvenirs de pilote de chasse.

Voici quelques extraits de ce témoignage exceptionnel.

Avec nos remerciements à monsieur François AMBROGI.

...

Quoique ayant quitté l'aviation militaire d'active en 1920, comme Lieutenant, je me considère toujours comme un pilote militaire : j'ai fait un peu d'aviation touristique, 500 heures environ, 2000 heures de vol comme pilote militaire sur lesquelles je compte environ 1500 heures de vol de combat dans les deux guerres 14-18 et 39-40

Pourquoi ai-je de préférence à tout autre choisi l'aviation ? Ni mes antécédents sportifs ni l'éducation austère que j'avais suivie ne m'y prédisposaient. Seul, peut être sans bien m'en rendre compte, le goût du risque m'attirait. C'est ainsi que le 13 Septembre 1914 je signais un engagement pour la durée de la guerre. Je dois vous dire en toute franchise que je n'avais jamais vu un avion de près.

Après quelques mois dans l'infanterie, il est convoqué pour devenir pilote.

A peine arrivé à Dijon, la visite médicale passée, on me donnait le baptême de l'air sur un vieux FARMAN.

Je dois l'avouer sincèrement, la première impression fut catastrophique...

Mon apprentissage s'est poursuivi pendant cinq mois, du brevet de Pilote au brevet d'Acrobatie de l'école de PAU. L'Ecole d'Acrobatie de PAU était particulièrement meurtrière.

Alors que depuis de nombreuses années, l'école d'acrobatie se fait en double commande, à cette époque, on indiquait à l'élève les manœuvres à effectuer pour le looping, le retournement, et la vrille. Hélas cer-

tains de mes camarades s'affolaient, et après quelques tours de vrille, perdaient tout contrôle de leur appareil et s'écrasaient au sol....

Muni de mes brevets de Pilote de chasse, d'acrobatie et de tireur aérien, je me présentais en Décembre 1915 (je venais d'avoir 19 ans) dans une escadrille de chasse du front de Lorraine. J'avais pour attaquer et me défendre un petit appareil monoplace, le « Bébé NIEUPORT », qui plafonnait à 3000 mètres alors que les appareils de chasse allemands volaient aisément à 4000 mètres.



Photo Famille Ambrogi

Ce petit appareil disposait d'une mitrailleuse «LEWIS » de 47 cartouches. Elle était placée sur le plan supérieur, légèrement décalée sur l'axe de l'avion nous mettant dans l'obligation en visant avec l'appareil de tenir compte, de ce décalage. Elle avait surtout un grave inconvénient, à la 3ème ou 4ème rafale, elle s'enrayait définitivement ! Ces appareils dits de chasse n'ont jamais permis de descendre un seul avion ennemi.

Ce n'est qu'en Septembre 1917 que notre escadrille était transformée sur SPAD 180cv, lui donnant exactement ce que le commandement attendait d'elle. En quelques mois, notre escadrille la SPA 90, s'est couverte

Recrutement de volontaires pour la mécanique. Le club est toujours à la recherche d'une personne pour aider au suivi de la mécanique des avions et des potentiels. Cette tâche peu complexe est essentielle pour la prévision des visites des avions et la sécurité des vols.

Contactez Gérard VINCENT (sgvincent@cegetel.net)

ADHESIONS à l'ACAM & F.F.A

En rappel, vous pouvez vous réinscrire pour l'année 2010 selon la procédure suivante.

- Prendre sa licence FFA sur Internet (www.ff-aero.fr, rubrique SMILE).
- Mettre à jour sa fiche pilote.
- Passer au secrétariat si possible aux heures d'ouverture (mardi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 18h) pour déposer votre inscription accompagnée de votre chèque de cotisation.

CONTACT ! :

Journal édité par l'ACAM tous les deux mois.

Si vous souhaitez participer à sa rédaction, rien de plus simple : contactez Larbi KHOUALED (zaddak48@aol.com) ou contact@aeroclub-acam.org

Vous pouvez déposer vos articles et photos (via clé USB) au PC du club, dossier « journal », voire rencontrer Larbi : (06.24.70.96.30) pour toutes questions concernant le journal. N'oubliez pas que le journal est aussi le VOTRE !



Photo Famille Ambrogi

de gloire. Elle comptait à l'armistice 47 avions allemands abattus contre 3 des nôtres.... Il n'existe aucun manuel de combat. Seules l'habitude et la fréquence des combats finissaient par nous faire appliquer quelques règles essentielles

qu'il ne fallait pas transgresser.

L'acrobatie servait plutôt à sortir d'une position défavorable, en particulier la vrille. Attaqué un jour par cinq chasseurs 07, j'ai dû la vie à cette vrille qui m'a miraculeusement sauvé du combat. J'avais perdu contact avec ma patrouille et je regagnais mes lignes. Cinq chasseurs m'attaquent dans une sarabande, infernale, mon appareil est touché, un des cylindres de mon moteur éclate et mon hélice s'arrête. J'étais à 4000 mètres et bien évidemment en très mauvaise posture. C'est alors que je me suis mis en vrille. Mes ennemis croyant m'avoir touché à mort descendirent en spirale serrée cherchant à voir à quel endroit j'allais m'écraser. Ce n'était qu'une feinte. Après 25 à 30 tours de vrille, je redressais mon appareil à quelques centaines de mètres du sol et me posait hélice calée dans un champ de chez nous avec un superbe capotage d'où je ressortais sans une égratignure ! Ma première victoire, je ne dis pas mon premier combat, car j'ai dû en avoir une cinquantaine avant d'avoir pu homologuer un de mes adversaires, se situa en Septembre 1917. C'était un biplane de reconnaissance que j'ai attaqué à 5000 mètres environ. J'ai eu la chance que mes balles touchent un des éléments essentiels du moteur qui s'arrêta brusquement. Le pilote et l'observateur qui s'étaient très bravement défendus pendant mes trois ou quatre attaques, cherchaient à gagner leurs lignes. Je m'approchais d'eux prudemment. L'observateur debout dans sa carlingue agitait un mouchoir blanc. L'appareil descendait en spirales se rapprochant de ses lignes. Je compris la manœuvre : j'hésitais à l'achever. La chose m'eut été facile et pourtant je ne pouvais laisser échapper une si jolie prise. Je m'écartais un peu et lui envoyait dans sa queue deux rafales de semonce. Le pilote enfin avait compris. Il piquait tout droit vers COMMERCY, se posait hélice calée, sur un champ de manœuvre. Je réussissais à poser mon appareil à côté de lui. Une foule innombrable se précipita et pendant que la gendarmerie emmenait prisonnier l'équipage allemand, j'étais reçu, simple petit sergent, à déjeuner à l'Etat Major de la Division. Nous n'avions pas de parachutes et nous étions par conséquent,

dans l'impossibilité de quitter notre appareil en flamme ou seulement désemparé par des commandes coupées par des balles. La plus horrible des visions qui me soit restée en mémoire, est celle d'un équipage allemand tombé en flammes, tout près de NOMENY. Je n'avais pas vu venir sur moi un biplace de combat, absorbé que j'étais par tous les obus de la DCA allemande qui entouraient mon appareil. Ce n'est qu'en voyant des bouts de toile arrachés de mes plans, que j'ai compris que j'étais attaqué par derrière. Au passage l'observateur, debout dans la carlingue, m'envoyait une rafale de ses mitrailleuses jumelées, mais sans atteindre mon avion dans ses organes vitaux. Le pilote eut le tort de vouloir revenir sur ses pas, j'eus le temps dans son virage en montant, de tirer une rafale prolongée et d'apercevoir une boule de feu jaillir du moteur en flammes. L'appareil avait réussi à prendre sur moi de la hauteur, mais il n'allait pas loin : piquant brusquement du nez il passait à quelques mètres de moi, l'équipage envahi de flammes, et j'ai pu voir d'assez près les bras levés vers le ciel, ces deux êtres qui quelques secondes après s'écrasaient dans un bois. En dehors des patrouilles de protection commandées par l'état Major, nous avions la possibilité de rechercher nos adversaires partout où ils pouvaient se trouver. Il m'arrivait souvent de partir seul et de me promener dans des ciels nuageux propices aux embuscades. J'éprouvais une véritable joie à 3000 mètres à frôler ces gros cumulus et à suivre leurs contours éclairés par le soleil couchant qui leur donnait souvent des teintes que j'aurais aimé couper sur une toile.

Mais j'y faisais quelquefois de mauvaises rencontres. Car ces spectacles, j'allais dire dantesques, avaient de l'autre côté des lignes, des âmes sensibles qui elles aussi venaient en profiter. Un soir d'été, je me trouvais nez à nez avec un amateur à croix noire qui a dû être très surpris lui aussi de me trouver là. Il plongeait aussitôt dans le coton. J'essayais de le suivre, je le retrouvais à la sortie du nuage, mal placé comme lui aussi pour nous envoyer quelques balles de mitrailleuses. Bref, cette plaisanterie de jeu de cache-cache durait depuis un moment quand au sortir d'un nuage je me trouvais sans l'avoir voulu, volant parallèlement à lui. Notre surprise n'a eu d'égal que notre inquiétude à tous deux. Nous n'étions qu'à quelques mètres l'un de l'autre, je le distinguais suffisamment pour voir qu'il était très jeune. Il ne pouvait être question ni pour l'un ni pour l'autre de plonger, car le second aurait eu en attaquant par derrière une supériorité sur le premier. Et c'est alors que ce jeune pilote qui comme moi, devait mourir de peur, m'adressait un geste amical de la main auquel je répondais. Pour nous il n'était plus question de nous battre et virant lui à gauche et moi à droite, nous avons piqué vers nos lignes respectives.

En 1939 Marc Ambrogi est commandant en second d'un groupe de chasse.

J'ai eu la chance de pouvoir faire cette

deuxième guerre dans un groupe de chasse par faveur spéciale évidemment eu égard à mon âge. L'appareil que je pilotais, le monoplace BLOCH 152, pesant 2,7 tonnes armé de deux canons et de deux mitrailleuses, était un appareil lourd à manier : la vitesse de croisière était de 450 km heure. J'étais certes handicapé par mon âge et mon peu d'entraînement sur appareil moderne. Seuls les jeunes pilotes de mon groupe faisaient avec ces appareils les pirouettes classiques et pourtant, je ne voulais pas être en reste avec eux. Avec eux, je partais en patrouille. Avec eux, muni d'inhalateurs qui ne m'inspiraient aucune confiance, j'allais me promener à 8000 mètres d'altitude durant cette époque que l'on a appelée la drôle de guerre. Vers le 18-20 Mai, je me trouvais dans une patrouille de 9 chasseurs. Nous venions de nous expliquer avec une formation de 18 chasseurs allemands : 2 allemands avaient été descendus sans aucune perte pour nous. Et, la patrouille reformée après le combat, regagnait son terrain. Les ordres étaient formels : défense de se disloquer de ces patrouilles dont seul le chef, un capitaine de mon groupe était responsable. A 1000 mètres au dessous de nous un DORNIER* brillant au soleil revenait paisiblement vers l'Est. J'essaye d'appeler le chef de la patrouille en phonie. Comme d'usage, mon appareil ne fonctionnait pas. J'agite mes plans : personne ne me voit sauf mon coéquipier de droite qui me répond. Vais je laisser passer cette proie magnifique ? Non c'est impossible. Contre tout règlement je plonge et j'attaque, suivi de mon fidèle coéquipier. J'attaque trois quart arrière. Le JUNKER* nous a vu et de ses mitrailleuses armées fait feu de partout.

Je ferme les yeux. Je crache de mes canons et de mes mitrailleuses, et dans un nuage de fumée le JUNKER* s'écrase au sol. Mon coéquipier qui lui aussi avait tiré de tous ses feux, vient auprès de moi et me ramène au bercail car j'avais perdu, et je m'en confesse, ma direction et ma patrouille. Certes j'ai été récompensé pour ce fait d'armes, mais j'ai été octroyé d'une punition de huit jours d'arrêt de rigueur pour acte d'indiscipline : c'était ma première punition depuis mon engagement de 1914. Je ne savais pas si je devais être plus fier de ma citation ou de ma punition.

...Marc Ambrogi est mort en avril 1971 avec le grade de Colonel de Réserve. Il était Grand Officier de la Légion d'honneur, titulaire de la Croix de guerre 1914-1918 et 1939-1945

* N.d.l.r : M.A. semble hésiter sur le type de l'avion, il s'agissait d'un bombardier DORNIER Do 17.

Yves DESPAS

METEO DEFAVORABLE

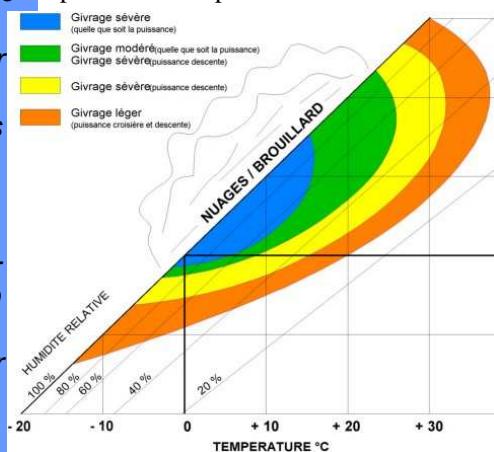
Nous sommes au cœur de l'hiver et il y a lieu de faire quelques rappels sur l'utilisation des avions en condition de basse température. Le club admet qu'en hiver ($T \leq 10^\circ C$) lors des premiers départ du matin, donc appareils froid, il soit déduit 5 mn sur le temps facturé, pour tenir compte du chauffage du moteur avant le début de roulage. Prenez le temps nécessaire et appliquez les procédures recommandées.

Bonne année et bons vols à tous.

Patrick Elkan
(Conseiller de sécurité)
qui attend avec intérêt vos retours d'expériences.

CONDITIONS DE VOL : Température et Humidité (T° / Td°)

Lorsque la différence entre la température et le point de rosée est < à



$2^\circ C$, il y a risque d'apparition de brouillard en basses couches. D'une manière générale, garder à l'esprit que les conditions risquent d'être incertaines lorsque : $T^\circ - Td^\circ < 6^\circ C$. Humidité + diminution de température = plafond bas et mauvaises visibilités. Soyez vigilant aux heures les plus fraîches de la journée qui sont le matin, ½ heure après le lever du soleil et à la tombée du jour.

PREVOL

N'entreprenez jamais un décollage si les surfaces de l'avion sont recouvertes par de la neige, du givre ou de la glace ! Le verglas est transparent, il est par nature difficile à voir : passer la main sur les surfaces de l'avion à la recherche de toute rugosité.

MISE EN ROUTE

En cas de température basse ($T^\circ \leq 5^\circ C$) vérifier la procédure spécifique de mise en route dans la Check List de votre avion, à la page des « Consignes Particulières ». Il est conseillé de maintenir la manette de puissance au ralenti pendant la mise en route.

ROULAGE ET ESSAIS MOTEUR

Ne commencer le roulage que lorsque l'aiguille de l'indicateur de température d'huile a décollé de la butée basse. Avant d'effectuer les essais du moteur, vérifier la température et la pression d'huile. Attention : sur une piste en herbe mouillée, les capacités de freinage et d'accélération de l'avion sont consi-

dérablement modifiées ! Consulter le manuel de vol avant tout décollage et atterrissage.

EN VOL

Ne voler pas dans les zones où il pleut lorsque la température est proche de zéro. De la glace peut se former :

- sur les ailes et réduire les performances de l'avion (jusqu'à la perte de contrôle)
- sur le pare brise et réduire la visibilité. Lorsque la température est plus faible que la température standard, vous volez à une altitude plus basse que celle indiquée par votre altimètre.

GIVRAGE CARBURATEUR

C'est un phénomène dangereux ayant pour effet de générer de la glace à l'intérieur du carburateur empêchant l'arrivée du carburant et provoquant ainsi l'arrêt du moteur.

CAUSES DU GIVRAGE CARBURATEUR

Le mélange air essence s'effectue dans une zone de dépression, le gicleur étant placé dans un étranglement du tube d'entrée d'air. La vaporisation de l'essence et la détente du mélange provoquent un abaissement de température couramment de $20^\circ C$ à $35^\circ C$, ce qui occasionne, en fonction de la température extérieure et de l'humidité de l'air, la condensation et le givrage de la vapeur d'eau contenue dans l'air d'admission. La glace ainsi formée obture plus ou moins l'orifice d'admission provoquant des troubles de fonctionnement et des pertes de puissance pouvant aller jusqu'à l'arrêt du moteur.

Les conditions favorables au givrage carburateur sont :

Voir les courbes de risque ci-dessous. Les graphiques sont disponibles en couleur à l'ACAM et dans la version informatique de ce numéro de Contact. Atmosphère humide : le risque est plus grand dans les basses couches car celles-ci contiennent plus d'humidité. Le risque de givrage est plus important à puissance réduite car le papillon des gaz est peu ouvert, la détente augmente et peu de glace suffit à obstruer le passage. Il est donc indispensable

: l'hiver

d'étudier et d'interpréter les informations météo.

Moyens pour éviter le givrage

Il y a lieu de réchauffer l'air qui arrive au carburateur par une circulation de celui-ci autour de l'échappement de manière à avoir une augmentation d'environ $50^\circ C$ ce qui permet d'obtenir une température positive au carburateur même avec une température extérieure voisinant les $-30^\circ C$. L'inconvénient c'est que l'air d'admission étant plus chaud la puissance s'en trouve diminuée (voir lors des essais moteur).

Comment utiliser le réchauffage carburateur

Le réchauffage carburateur s'utilise en tout ou rien. A utiliser toujours en préventif : c'est un moyen « antigivre » et non un dégivreur. Si l'avion est équipé d'un thermomètre de température air/carburant, la plage jaune est à éviter.

● Au sol :

Utilisation minimale :

Il peut être utilisé pour le démarrage et pendant les 2 ou 3 premières minutes qui suivent la mise en route. Au point fixe pour contrôler son bon fonctionnement, y compris après son utilisation à la mise en route. (Attention : si le moteur chaud fonctionne mieux à forte puissance avec le réchauffage carburateur, c'est le signe d'un très fort givrage ou d'une anomalie moteur. Dans ce cas, il faut annuler vol).

● Au décollage :

Pas de réchauffage carbu, toujours sur froid, les gaz à fond, le risque de givrage est très faible. Une utilisation à pleine puissance amènerait les gaz d'admission à une température trop haute et entraînerait des phénomènes de détonation et une perte de puissance.

● En croisière :

Sur un avion non équipé d'un thermomètre le réchauffage doit être utilisé régulièrement, en tout ou rien, en fonction des conditions de température et d'humidité.

● En descente approche :

Si, il y a des conditions givrantes, le réchauffage sera mis en fonctionnement 30s à 1mn avant la réduction de puissance.

NOS JEUNES PILOTES A L'HONNEUR

Thomas : Rêver la vie au futur

Ce mois-ci, nous nous intéressons à l'un des pilotes les plus jeunes du Club : Thomas LEGRAS. A peine 14 ans, mais déjà une certaine expérience aéronautique : Thomas est inscrit à l'ACAM comme membre non pilote depuis l'âge de 13 ans. Il a été peut-être assis à l'arrière, avide instructeur passait son savoir-tout à la base aérienne d'Istres virus de voler (plus sympa que un vol d'initiation à l'ACS sur (Merci Valérie !). Thomas a-t-il été de cette année, déjà Jean-Pierre comme instructeur pilote de chasse !! Rien à pirer de l'expérience de ses Club, n'est ce pas Jérémy ?



avec Thomas dans 10 ans à bord d'un RAFALE ! On prend rendez-vous, Thomas ?

être l'un de vos passagers sa-de comprendre comment un aux élèves. C'est lors d'un mee-en 2005 que Thomas attrape le celui de la Grippe A). Il fait alors DR221, puis s'inscrit à l'ACAM commencé sa formation en octobre... Thomas a un but : deve-que ça ! Il saura bien sûr s'ins-ainés qui travaillent dans le Mon rêve à moi ? Voler bien sur

— Robert FARGIER

PRESENTATION DU CONTRÔLE DE COMPETENCES LINGUISTIQUES LANGUE ANGLAISE (FCL 1.028) AIDE A LA PRÉPARATION A L'EXAMEN

TOUR DE PISTE : EN ANGLAIS

• APRON :

Pilot : Aix tower, F-AM, (bonjour) ou good morning

Tower : F-AM, bonjour

Pilot : F-ACAM, Cessna 172, at main apron, request taxi for a VFR flight in the circuit, we have received information D.

Tower : F-AM, taxi holding point runway 33, report ready.

Pilot : taxi holding point runway 33, we will report ready, F-AM.

• HOLDING POINT :

Pilot : Aix, F-AM, ready for backtrack runway 33.

Tower : F-AM, backtrack runway 33, line up and wait.

Pilot : backtrack runway 33, lining up and waiting, F-AM.

• LINING UP :

Pilot : Aix, F-AM, ready departure.

Tower : F-AM, cleared for take-off, runway 33, wind 310 degrees, 10 knots, report downwind.

Pilot : Cleared for take-off, runway 33, report downwind.

• HAND DOWNWIND :

Pilot : Aix, F-AM, hand downwind, runway 33.

Tower : F-AM, number two, traffic preceding, a PA28, report final 33.

Pilot : number two, we will report final 33, F-AM.

• FINAL :

Pilot : Aix, F-AM, final 33.

Tower : F-AM, cleared for landing, runway 33, wind 300, 5 knots.

Pilot : Aix, F-AM, cleared for landing runway 33.

• RUNWAY VACCATED & MAIN APRON :

Pilot : Aix, F-AM, runway vacated.

Tower : taxi to main apron, report to leave frequencies.

Pilot : Aix, F-AM, for to leave frequencies, bye bye

Tower : F-AM, you can leave, bye bye.

• DEPART:

Pilot : Aix tour, F-AM, bonjour

Tour : F-AM, bonjour

Pilot : F-ACAM, Cessna 172, parking S, demande roulage pour un VFR destination Avignon, information Echo.

Tour : F-AM, roulez au point d'arrêt, piste 33, rappelez prêt pour le départ.

Pilot : Aix, F-AM, bien reçu (roger), roulage point d'arrêt 33, rappelle prêt pour le départ.

• POINT D'ARRET :

Pilot : Aix, F-AM, au point d'arrêt Alpha, prêt pour le départ.

Tour : F-AM, alignez vous piste 33, autorisé décollage, vent du 310° pour 10 nœuds, rappelez AN.

Pilot : Autorisé décollage, piste 33, rappelle AN.

• POINT DE SORTIE :

Pilot : Aix, F-AM, passant AN, pour quitter la fréquence, au revoir.

Tour : F-AM, contact Salon Approche 135,15, au revoir.

• ARRIVEE :

Pilot : Avignon, F-AM, bonjour.

Tour : F-AM, Avignon, bonjour.

Pilot : Avignon, F-ACAM, Cessna 172, venant d'Aix destination vos installations, 5mn avant SE, transpondeur 7000, information H.

Tour : F-AM, Avignon, transpondeur 7001, QNH 1015, rappelez SE

Pilot : Avignon, F-AM, transpondeur 7001, QNH 1015, rappelle SE.

Pilot : Avignon tour, F-AM, passant SE.

Tour : F-AM, Avignon, piste en service 35, rappelez installations en vue

Pilot : Avignon, F-AM, piste en service 35, rappelant installations en vue.

• LANDING :

Pilot : Avignon, F-AM, installation en vue.

Tour : F-AM, Avignon, rappelez finale piste 35.

Pilot : Avignon, F-AM, rappelle finale 35.

Pilot : Avignon, F-AM, finale piste 35.

Tour : F-AM, Avignon, autorisé atterrissage, piste 35, vent 315° pour 7 nœuds.

Pilot : Avignon, F-AM, autorisé atterrissage, piste 35.

Pilot : Avignon, F-AM, piste dégagée.

Tour : F-AM, Avignon, roulez au parking, vous pouvez quitter la fréquence au parking, au revoir.

Traduction
Didacticiel
Contact ! N°60



Tél : 04 42 24 21 70
www.aeroclub-acam.org

DATES A RETENIR



Examens Théoriques

- PPL A : 17/03/10**
- BB : 03/02/10**

Attention : clôture des inscriptions 20 jours avant examen.

Facteurs Humains

- FH1 : samedi 23/01/2010 de 14h à 16h
- FH2 : jeudi 28/01/2010 de 19h à 21h

C'est GRATUIT

Cours Théoriques

Préparation au théorie du PPL(A).
Tous les samedi de 10h à 12h
[sauf pendant les périodes des vacances scolaires]
Participation : 80 euros
Pour l'année.
Instructeur :
Arnaud ROSTAIN

PPL - BB - Lâché (e)(s)

Philippe VIOILLE [Elève S. BARASCUD]	PPL
Larbi KHOUALED [Elève LTD / ELK]	PPL
Patrice HANTZ [Elève J.P. LUTAUD]	L

NOUVEAUX MEMBRES

P : Pilote – EP : Elève-Pilote

P	Jean LE SELLIER de CHEZELLE
EP	Clément GHIGO
EP	Cédric GRISELE
EP	Victor LEYRONAS
EP	Mireille PEIRANO
EP	Nicolas PERNIN
EP	Rémi PONCINO
EP	Gabriel SAUNIER

STAGES DE PERFECTIONNEMENT

Le club met en place pour les pilotes brevetés déjà avancés après le PPL, ou qui voleraient peu, des stages de perfectionnement permettant d'aller au delà des connaissances déjà acquises. Ces stages se déroulent sur l'avion de son choix, en petit groupe de 2 ou 3 pilotes selon l'avion, sur deux jours avec l'instructeur de son choix. Ils permettent de réviser la théorie et la pratique des vols en mettant l'accent sur la sécurité et les bonnes pratiques de l'aviation.

Ils sont considérés comme du maintien de compétences : le club offre donc la double commande. Les pilotes payent simplement l'heure de vol en solo. Compter 2 heures de vols pour le stage environ. Les premiers stages commencent en janvier 2009. S'inscrire sur les panneaux dédiés au Club. Si besoin de plus de renseignements, contacter Jean-Pierre LUTAUD ou Patrick BOURCHET.

Nouvelle LISTE DES INSTRUCTEURS janvier 2010

BAR BARASCUD	Stéphane	LSE LESAGE	Eric
DBR BERNARD	David Jack	LVS LEVASSEUR	Bernard
BCN BOUCHERON	Patrick	LTD LUTAUD	Jean Pierre
BCT BOURCHET	Patrick	MCR MERCIER	Henri
GCA CASSAN	Gérard	PAT PATRON	Rémi
ALD DELANNOY	Alain	PTN PETRON	Pierre
JBS DUBS	Jérémy	RQI REQUI	Claude
ELK ELKAN	Patrick	RIP RIPERT	Jean François
FSA FOUSSARD	Benoit	RPT RIPERT	Raymond

1 seul instructeur salarié : RTN Arnaud ROSTAIN

TELECHARGEMENTS



FLOTTE avions	QF	RU	ZG	LL	EH	CT	Total ACAM	AS	BD	NN	Total ANEG	GLOBAL 2009
Novembre	69h14	69h32	55h57	19h14	1h11	9h18	224h26	37h06	38h27	51h25	126h58	351h24
Décembre	57h14	37h34	59h53	40h35	0h25	0h00	195h41	22h47	47h17	39h14	109h18	304h59
CUMUL	656h06	864h01	812h58	559h28	46h35	27h06	2966h14	401h17	581h14	456h04	1438h35	4404h49

VOLS de NUIT 2010

Avion LL :
Du 11/01/10 au 14/01/10
Avion BD :
Du 25/01/10 au 28/01/10
Organisateur :
Patrick BOURCHET
Instructeurs :
Patrick BOURCHET
Claude REQUI
Pierre PETRON
Vous inscrire auprès de
Patrick ou de Cathy
(aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr).

CTLS :

Le CTLS est revenu au club le 7 janvier 2010 pour quelques mois. Le RU a effectué son changement de moteur.

Modernisation de l'informatique du Club

Le Club va prochainement passer les réservations sur **OPENFLYERS version 2.0** (1er trimestre 2010). De même, il prépare pour le deuxième trimestre 2010, le remplacement d'AERO21. Restez à l'écoute de la fréquence.

- METEO :**
<http://flightaware.com/resources/airport/LFML>
- Carnet de vol :**
<http://pagesperso-orange.fr/pich/download.html>
- NAVIGATION :**
<http://francois.fouchet.free.fr/>
- LOG :**
[d.nardi.free.fr/D_NARDI/lognav99.xls](http://nardi.free.fr/D_NARDI/lognav99.xls)

Newsletter

Recevoir gratuitement les suppléments à l'AIP France
www.aeropublications.com

Nombres d'adhérents
Au 31/12/2009
302 membres

Soirée des « ICARES 2009 »

C'est une tradition à l'ACAM.

Tous les ans, fin janvier, nous organisons une soirée en l'honneur des pilotes qui ont obtenu leur Brevet de Base, Licence de Pilote Privée, ou une qualification particulière l'année précédente. C'est l'occasion de les distinguer et de leur remettre un « ICARE » en l'occurrence un petit souvenir symbolique. Mais, c'est l'occasion aussi pour tous les membres du Club de se retrouver et de partager un moment de convivialité dans une ambiance festive et décontractée. Cette année, la soirée aura lieu dans les locaux du Club :

Samedi 23 janvier à partir de 19h00

Nous comptons sur votre présence très nombreux à cette soirée. Inscrivez-vous (**obligatoire**). Participation : 23* euros par personne. C'est Valérie qui est chargée de l'organisation et nous l'en remercions. Mais elle souhaiterait bien sûr avoir de l'aide pour la préparation de cette soirée.

Merci de la contacter : valerie.pince@hotmail.fr ou 06 15 08 09 16
* 15 euros pour les -21 ans

Samedi 6 et dimanche 7 mars : [5e journées des Femmes de l'Air](#)

Les femmes pilotes civiles et militaires viennent de toute l'Europe se poser au Bourget à l'occasion de la journée de la femme lundi 8 mars.

Sorties

voyages

Barcelonnette - Aspres-sur-Buech

le 17 janvier 2010

Avions utilisables :

F-HCAS, F-GNBD, F-GULL, F-GJZG, F-WECT (si dispo)

Organisation : Valérie PINCE

Pour les inscrits, rendez-vous à 8h30 du matin au Club pour valider la météo.

Liste des ICARES 2009

BREVET DE BASE :

- 1- Larbi KHOUALED [élève de LUTAUD / ELKAN]
- 2- Philippe VIOLE [élève de BARASCUD]
- 3- Charlotte VIOLE [élève de BARASCUD]
- 4- Jimmy GUENOUN [élève de RIPERT/BOURCHET]

LICENCE PILOTE PRIVE :

- 1- Amélie BIZART [élève de ELKAN]
- 2- Vincent CUNY [élève de J.F RIPERT]
- 3- Vanessa DOSDANE [élève de ELKAN]
- 4- Michel VERNETTE [élève de DELANNOY]
- 5- Thierry GOURGUE [élève de DELAUNAY]
- 6- Georges ROUZIER (!)
- 7- Sébastien SOLDO [élève de ROSTAIN]
- 8- Cyril TROISE [élève de DELANNOY]
- 9- Floriane SCHRAM (!)
- 10- Jimmy GUENOUN [élève de RIPERT/BOURCHET]
- 11- Azet AIT-ADJEDJOU [élève de ROSTAIN]
- 12- Frédéric DUFOUR [élève de D.J BERNARD]
- 13- Philippe VIOLE [élève de BARASCUD]
- 14- Larbi KHOUALED [élève de LUTAUD / ELKAN]

LICENCE INSTRUCTEUR :

Bernard LEVASSEUR

RENCONTRE AUTOUR D'UN VERRE...

TOUS LES 1ERS VENDREDIS DU MOIS À PARTIR DE

18H30



« 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 :

Le prochain aura lieu :

- **10 JANVIER 2010**
[AC Alpin Gap Tallard
<http://www.aeropaca.org/>

Contact !



Directeur de la publication : Patrick BOURCHET Rédacteur/Graphiste : Larbi KHOUALED

Ont collaboré à ce numéro : Yves DESPAS - Bernard GUERIN - Patrick ELKAN

Serge BELMONTE - Robert FARGIER-Françoise BERTRAND - Valérie PINCE - Gérard VINCENT

Edition : COREP Aix-en-Provence