



ACFR Flash Infos

Edito :

- ♦ Bulletin ACFR
- ♦ Faits marquants Janv./ Fév. 2020
- ♦ Activité aérienne
- ♦ Activités à venir
- ♦ Informations Aéronautiques
- ♦ Recommandations

Bulletin ACFR :

N'hésitez pas à donner votre avis et nous faire part de vos suggestions.

Parlez-nous de vos récits de voyage

Faits Marquant Janvier / Février 2020

Inscriptions ACFR 2020

Fin Février 2020 : le nombre d'adhérents s'élève à 89 dont 12 élèves.

En Janvier, l'enregistrement des nouveaux adhérents a été le suivant :

- Mathias BUBEL : Elève pilote (16 ans) avec Instructeurs Stéphane Carra et Thierry Ménager. Titulaire du BIA en Juin 2018, il vient de réussir son théorique PPL en Janvier. **Félicitations ...**

- Stéphane GIRARDEAU : Elève pilote avec Instructeurs Stéphane Carra et Thierry Ménager.

En Février :

- Nicolas AUBERT: Pilote DGA

Souhaitons la bienvenue à ces nouveaux adhérents !

Evolution de la Flotte

Avancement du F-BSBG :

Après la réception du moteur neuf du BG au mois de Décembre, le pot d'échappement SCAITECH a été réceptionné au mois de Janvier. La mise en croix de cet avion devrait intervenir durant le mois de Mars.

Mise en vente du F-BRCL :

Le CL a été mis en vente car le BG ne va pas tarder à rejoindre la Flotte ACFR et surtout, il faut éviter de faire sa GV 6 ans qui aura lieu en Avril. En effet, si l'on met le CL en vente après sa GV, il est fort probable que le coût de la GV ne soit pas récupéré, ce qui n'améliorerait pas notre situation financière.

Le DR 315 BG devrait être opérationnel en Juin, ce qui veut dire qu'il y aura une période de transition où il n'y aura plus de DR 315. Les élèves devront voler sur DR 400.

Arrêt du F- GORT pour changement moteur :

Le DR 400 RT doit être arrêté courant Mars pour son changement moteur et sa révision 500 h.

Faits Marquant Janvier / Février 2020

Reprise des cours Théoriques du samedi—Années 2019—2020

- La session des cours théoriques en Janvier a été la suivante :

sujets	Intervenants	Dates
Sécurité -manœuvres préventives et données statistiques	Jean Pierre Magny	samedi 18 janvier 2020
Facteurs humains	Henri Marotte	samedi 25 janvier 2020

- Nous déplorons une très faible participation des adhérents aux cours. C'est réellement dommage compte tenu de la qualité des présentations et cela n'est pas motivant pour les animateurs qui ont passé du temps à leur préparation.
- Compte tenu de ce constat, la poursuite des cours pour cette année pourrait être suspendue. A débattre à l'AG.

Formalités administratives

- Comme tous les ans, le compte-rendu annuel d'activités AERAL 2019 a été diffusé à la DSAC fin Janvier
- Dans le cadre du DTO, le premier Bilan Annuel Interne DTO (BIA) demandé par la DSAC a été renseigné et approuvé lors de la Réunion Instructeurs du 24 janvier 2020.

Activité aérienne

- Quelques chiffres pour résumer l'activité 2019 et la comparer à 2017 et 2018

Les Heures de Vol (HdV) cumulées en 2019 : 1025 h

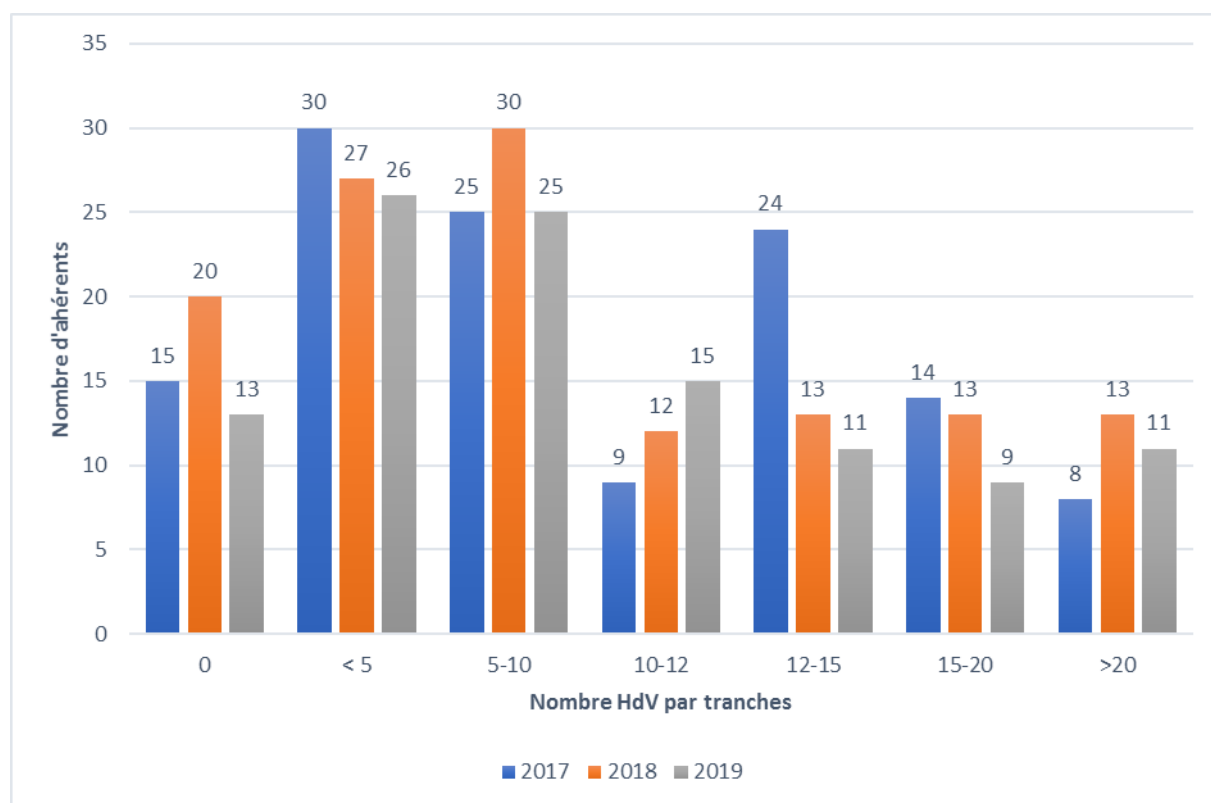
L'aspect sécuritaire est très loin d'être atteint : d'après l'histogramme ci-après :

En 2017 : 46 pilotes sur 128 ont réalisé un total d'HdV supérieur ou égal à 12 heures/an

En 2018 : 39 pilotes sur 125

En 2019 : 31 pilotes sur 110

N'oubliez pas que le minimum d'heures de vol conseillé pour maintenir ses compétences est de 12 heures de vol par an.



- Activité Janvier / Février 2020

Mois de Janvier 2020 : 40,15 heures

Mois de Février 2020 : 45,95 heures

Total de l'année : 86,10 h

Compte tenu de la MTO, ce n'est pas si mal pour un début d'année ...

Activités à venir

• Assemblée Générale Extraordinaire et Ordinaire 2020

La date des Assemblée Générale 2020 est fixée le :

Samedi 07 mars à 9h00 à Etampes dans les locaux de l'ACFR.

La convocation et l'ordre du jour vous ont été transmis par mail le 14 février 2020.

Les ordres du jour sont les suivants :

ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE

Mot d'accueil du Président

Vote des Statuts « version 2020 »

Réponses aux questions préalablement inscrites à l'ordre du jour (*)

Clôture de l'Assemblée Générale Extraordinaire

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

Rapport moral

Vote approbation du Rapport Moral

Rapport d'activités

Vote du Règlement Intérieur « version 2020 »

Rapport financier

Bilan 2019

Budget prévisionnel 2020

Rapport des vérificateurs aux comptes

Commentaires du Bilan 2019 pour la présentation du coût des heures de vol

Votes

- Approbation des comptes

- Cotisation annuelle pour 2021

- Droit d'entrée pour 2021

Réponses aux questions préalablement inscrites à l'ordre du jour (*)

Elections :

Des vérificateurs aux comptes

Des Membres de la Commission de discipline

Du renouvellement du COmité DIRecteur

4 membres sortants

4 postes à pourvoir

Clôture de l'Assemblée Générale Ordinaire

Pot de convivialité

Activités à venir

- **Assemblées Générales Extraordinaire et Ordinaire 2020**

Rappels:

- Participer à l'Assemblée Générale nécessite d'être à jour de sa cotisation et d'être titulaire d'une licence fédérale en cours de validité.

- **Vous participez aux AG** : merci de nous retourner le Bulletin de participation joint à la convocation.

- **Vous ne pouvez pas participer aux AG** : merci de nous retourner le Bulletin et le Pouvoir joints à la convocation.

A adresser à : [aeroclubfrancoisrichet @wanadoo.fr](mailto:aeroclubfrancoisrichet@wanadoo.fr)

- **Journée GUAE le 14 mars 2020 (voir affiche ci- après)**

« De la Patrouille de France à la Patrouille de France »

Présenté par le Général Patrick DUTARTRE

Inscription Obligatoire à adresser à :

[aeroclubfrancoisrichet @wanadoo.fr](mailto:aeroclubfrancoisrichet@wanadoo.fr)

- **Voyage DGA**

Cette année le voyage DGA se déroulera du **6 au 13 septembre 2020.**

Le voyage est en cours d'étude.

Activités à venir (inscription obligatoire)

JOURNEE GUAE



Le **G**roupement des
Utilisateurs de
l'**A**érodrome
d'**E**tampes Mondésir

*vous invite à une matinée de rencontre conviviale
autour d'un café-croissant*

Samedi 14 mars 2020 de 9H30 à 12H00
La "Pyramide" Aérodrome d'Etampes



**"De la Patrouille d'Etampes
à la Patrouille de France"**
Avec le Général Patrick DUTARTRE
Ancien leader de la PAF, Président du GAMA

**Présentation
à 10h00**



A

CAFÉ - CROISSANTS : OFFERTS
OUVERT A TOUS LES MEMBRES ET LEUR FAMILLE
ENTRÉE GRATUITE

Cette matinée sera aussi l'occasion de mieux se connaître entre pilotes de la plateforme

INSCRIPTION OBLIGATOIRE DANS VOTRE AERoclub AVANT LE 10 MARS 2020
auprès de votre correspondant:

Inscription à adresser à : [aeroclubfrancoisrichet @wanadoo.fr](mailto:aeroclubfrancoisrichet@wanadoo.fr)

Activités à venir

- Permanence des Responsables Sol

MOIS DE MARS 2020

Secrétariat : 01 69 23 74 22 – Etampes : 01 60 80 31 78

DATES	RESPONSABLES SOL
DIM 01	DUGAST
SAM 07	THEALLIER
DIM 08	MERAT
SAM 14	PASTE
DIM 15	NAVETTE C
SAM 21	DENONFOUX
DIM 22	NAVETTE F
SAM 28	COULEUVRAT
DIM 29	DUGAST

Vous aimeriez participer à la vie du Club ?

Nous recherchons des Responsables Sol.

Si vous êtes intéressés par cette activité de Responsable Sol, faites-le savoir auprès de Jacky : dnxj@orange.fr

INFORMATIONS AERONAUTIQUES

Aero 2020 à Friedrichshafen

Le salon de l'aviation générale se tiendra du 1er au 4 avril. Pour cette nouvelle édition du salon Aero à Friedrichshafen, Allemagne, début avril, 700 exposants venant de 38 pays sont attendus, avec 11 halls d'exposition et un statique extérieur (aviation d'affaires, avions d'occasion).



Recommandations — Rappels

• Rappel pour l'annulation des réservations :

Il est écrit dans le Règlement Intérieur:

« L'obtention d'un avion par un membre du club pour un ou plusieurs jours, entraîne pour celui-ci l'obligation, en cas d'annulation :

- d'effacer sa réservation sur le site du club le plus tôt possible pour libérer l'avion, (AEROINFO)
- de prévenir le responsable au sol pendant les week-ends et (ou) les jours fériés (numéro de téléphone du club à Etampes : 01 60 80 31 78). »

Trop de pilotes ne respectent pas ce règlement. Si ce constat persiste, le CODIR pourrait mettre en place un système d'amendes.

• Rappel sur la saisie d'un vol sur Aeroinfo :

Sur le logiciel, les heures sont en **Local Time** et le temps de vol est indiqué en **heures et minutes**.

- Bien respecter la saisie de la quantité d'essence avitaillée en fonction du lieu d'approvisionnement à Etampes ou à l'extérieur.
- Ne pas oublier de noter les compteurs départ et arrivée dans la rubrique observations personnelles avec le format suivant : **dddd.ee – aaaa.bb** sans autre information entre les 2 valeurs « espace tiret espace ».

- Sur le carnet de route des avions, les heures sont à indiquer en **Local Time** et les temps de vol en **heures et minutes**.

Lors d'un vol, si vous observez une anomalie « mineure » sur un avion, renseignez-vous auprès du Responsable Sol ou auprès de Jacky Denonfoux (06 63 04 50 37) pour savoir s'il faut la mentionner sur le carnet de route de l'avion.

Dans tous les cas, mentionnez-la dans les « observations mécaniques » du Logiciel AéroInfo quand vous rentrez vos heures de vol.



UTILISATION DU SYSTEME DE FREIN A DISQUE USE OF THE DISC BRAKING SYSTEM

Ce supplément au manuel de vol contient les informations que les conditions de certifications exigent de fournir au pilote. Ces informations complètent celles du manuel de vol approuvé.

This Aircraft Flight Manual Supplement (AFMS) includes the material required to be furnished to the pilot and additional information provided by the manufacturer. These information supplements the approved Aircraft Flight Manual.

Applicabilité

Applicability

Type et modèle d'avion <i>Aircraft type and model</i>	Modification constructeur <i>Manufacturer change</i>
DR400 Tous modèles SN<2669 et non modifiés selon DET150102 (transformation en « DR401 ») / <i>All models SN<2669 and not modified by DET150102 (« DR401 » transformation)</i>	DET190301

Note : Pour les avions SN≥2669 ou transformés en « DR401 » (modification 150102), les informations de ce supplément sont intégrées au manuel de vol applicable. / *For aircraft SN≥2669 or transformed in « DR401 » (modification 150102), information contained in this supplement are already integrated in the approved aircraft flight manual.*

Approbation

Approval

Amendement <i>Amendment</i>	Date	Description	Approbation <i>Approval</i>
0	28/03/2019	Edition originale <i>Original issue</i>	EASA MAJOR CHANGE APPROVAL 10069430

Liste des pages en vigueur

List of effective pages

Pages	Date
1 à (to) 6	Janvier 2019 / <i>January 2019</i>

INTRODUCTION

Ce supplément au manuel de vol permet de compléter les procédures du manuel de vol concernant l'utilisation du système de frein à disque.

This Aircraft Flight Manual Supplement (AFMS) allows to complete data due to the use of the disc brake system.

MODIFICATION

Les sections du manuel de vol sont affectées de la façon suivante.

The sections of the aircraft flight manual are affected as follows.

0. GENERALITES

0. GENERAL

Section non affectée.

No change.

1. DESCRIPTION

1. DESCRIPTION

Section non affectée.

No change.

2. LIMITATIONS

2. LIMITATIONS

Section non affectée.

No change.

3. PROCEDURES D'URGENCES

3. EMERGENCY PROCEDURES

Section non affectée.

No change.

4. PROCEDURES NORMALES

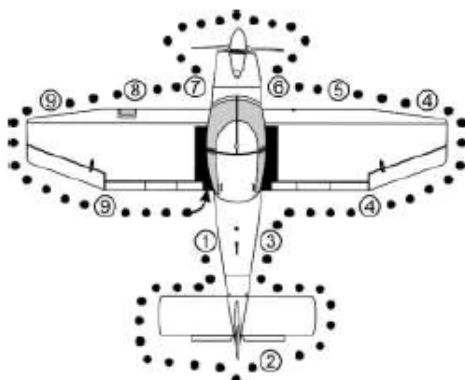
4. NORMAL PROCEDURES

Les procédures normales sont les mêmes que celles de la Section 4 à l'exception de celles spécifiées ci-dessous :

Normal procedures in the section 4 are the same, except the following definitions:

INSPECTION PREVOL

PRE-FLIGHT INSPECTION



5 _____
Train principal droit : fixation et état vérifiés
Enfoncement amortisseur normal
État pneu : gonflage et usure
Carénages vérifiés : état et fixation, pas d'accumulation de débris, pas de traces d'huile sur le carénage ou au sol.

8 _____
Train principal gauche : fixation et état carénage vérifiés
Enfoncement amortisseur normal,
État pneu : gonflage et usure
Carénages vérifiés : état et fixation, pas d'accumulation de débris, pas de traces d'huile sur le carénage ou au sol.

ROULAGE

■ **REMARQUE** : Pendant le roulage, diriger avec le palonnier, il n'est pas nécessaire de freiner pour changer de direction (train avant directionnel). Le roulage doit être effectué à allure modérée et à la puissance minimale nécessaire pour avancer sans utilisation permanente des freins. Un freinage continu ou excessif peut causer une surchauffe et/ou un départ de feu au niveau de la roue pouvant se propager à la voilure.

▲ **ATTENTION** : Si l'avion a des difficultés à avancer, qu'une puissance excessive doit être appliquée pour avancer ou que l'appareil a tendance à partir d'un côté sans action sur la commande de direction, vérifier qu'aucune action volontaire ou involontaire n'est appliquée sur la/les commande(s) de freins, stopper le roulage si nécessaire et notifier l'incident sur le carnet de route de l'avion.
Une action de maintenance doit être envisagée pour solutionner le problème.

5 _____
Right main undercarriage: check attachment and condition
Shock absorber compression normal
Tyre condition: inflation and wear
Fairings: Check condition and attachment, check for accumulation of debris inside the fairings, no oil leakage on the fairings and on the ground.

8 _____
Left main undercarriage:..... check attachment and condition
Shock absorber compression normal
Tyre condition: inflation and wear
Fairings: Check condition and attachment, check for accumulation of debris inside the fairings, no oil leakage on the fairings and on the ground.

TAXIING

■ **REMARK**: When taxiing, steer with the rudder pedals, it is not necessary to brake to change direction. Speed should be moderate and at the minimum power required to move forward without using the brakes. Continuous or excessive braking can cause overheating and/or a fire starting at the wheel that can spread to the wing.

▲ **CAUTION**: If the aircraft has difficulties to move, or an excessive power must be applied to move or if the aircraft tends to move from one side without action on the rudder control, check that there is no voluntary or involuntary action applied on the braking controls, stop taxiing if necessary and notify the incident on the aircraft logbook. Maintenance action should be considered to solve the problem.

UTILISATION DU FREIN DE PARC

Avions équipé d'une commande de frein de parc centrale.

Pour serrer le frein de parc

Tirer la commande centrale et appliquer un quart de tour à la poignée pour la bloquer en position tiré.

Pour desserrer le frein de parc

Tirer légèrement la poignée et la tourner dans sa position d'origine pour débloquer les freins. Repousser la poignée jusqu'en butée.

Avions équipés de freins au palonnier.

Pour serrer les freins

Appuyer sur les deux pédales. Maintenir la pression et tirer la commande de frein de parc.

Relâcher la pression sur les pédales, la commande de frein de parc doit rester en position tirée.

Ou

Tirer la commande de frein de parc. Appuyer sur les deux pédales puis relâcher la pression sur les pédales. La commande de frein de parc doit rester en position tirée.

Pour desserrer les freins

Pousser la commande de frein de parc.

▲ **ATTENTION** : Il ne faut pas tirer sur la commande frein de parc en vol. En cas d'atterrissage avec la vanne de frein de stationnement engagée, les freins maintiennent, à l'atterrissage, la pression appliquée. Ce qui risque de bloquer les roues et de provoquer un éclatement ou un feu.

5. PERFORMANCE

Section non affectée.

6. MASSE ET CENTRAGE

Section non affectée.

USE OF THE PARKING BRAKE

Aircraft equipped with a central parking brake control.

To apply the parking brake.

Pull the central control and apply a quarter turn to the handle to lock it in the pulled position.

To release the parking brake.

Pull the handle slightly and turn it to its original position to release the brakes. Push the handle fully, back to the stop.

Aircraft equipped with brake pedals.

To apply the parking brake

Press both pedals. Maintain the pressure and pull the parking brake plunger control upward.

Release the pressure on the pedals; the parking brake control must remain in the pulled (extended) position.

Or

Pull the parking brake plunger control up. Press both pedals firmly, then release the pedals. The parking brake control must remain in the pulled (extended) position.

To release the parking brake

Push the parking brake plunger fully down.

▲ **WARNING**: Do not pull the parking brake control during flight. If landing with the parking brake engaged, the brakes will be fully applied as soon as the toe-brake pedals are pressed. This can lock the wheels and cause a tyre burst or a fire.

5. PERFORMANCES

No change.

6. WEIGHT AND BALANCE

No change.



7. DESCRIPTION SYSTEMES

Utilisation des freins

Le système de freinage d'un avion n'est pas prévu pour être sollicité en permanence. Afin de préserver le système et d'éviter toute surchauffe il est important de :

- Lors de l'inspection pré-vol, s'assurer que le système de frein n'est pas bloqué.
- Rouler en utilisant la puissance mini, une fois en mouvement, sur piste en dur, le ralenti doit suffire à déplacer l'avion. Le besoin de rouler en permanence avec de la puissance peut être le signe d'un problème (frein qui lèche, pression résiduelle, pression des pneus...)
- Ne pas rouler avec de la puissance et en contrôlant la vitesse uniquement aux freins.
- Freiner par à-coup plutôt que de façon continue pour laisser le temps aux freins de refroidir entre les freinages.
- Rouler à vitesse modérée, c'est un élément de sécurité pour vous et les autres utilisateurs de la plateforme.

Pour les appareils équipés d'une commande de frein centrale :

Attention de ne pas exercer de traction involontaire sur la commande, il est recommandé de ne pas laisser la main en permanence sur la commande de frein durant le roulage.

Effectuer les virages à faible allure, le braquage du palonnier en bout de course entraîne le freinage de la roue à l'intérieur du virage.

7. SYSTEMS DESCRIPTION

Use of the brakes

The braking system of an aeroplane is not intended to be permanently activated. To prevent overheating of the braking system, it is important to:

- *During the pre-flight inspection, to make sure that the braking system is not locked.*
- *Taxi using minimum power. Once in motion, on hard ground, idle power should be sufficient to keep the aircraft moving. The need to continuously taxi with power can indicate a problem (brake binding, residual pressure in the brake system, low tyre pressure...).*
- *Not taxi with power and by controlling the speed with the brakes.*
- *Brake intermittently rather than continuously to allow the brakes to cool down between applications.*
- *Taxi at a moderate speed; it is safer both for you and for other users of the airfield.*

For aircraft equipped with a central brake control:

Be careful not to apply an involuntary action on the brake control with your hand, it is recommended to not put your hand permanently on the brake control during taxiing.

Turns should always be carried out at a low taxiing speed, applying full rudder actuates the brake on the wheel inside the turn.



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL *AIRCRAFT FLIGHT MANUAL SUPPLEMENT*

Pour les appareils équipés des commandes de freins en partie haute des pédales de palonnier :

Attention de ne pas exercer une pression permanente sur le haut de la pédale (et donc les freins). Descendez vos pieds pour ne pas freiner en permanence.

8. MANŒUVRE ENTRETIEN MAINTENANCE

Section non affectée.

For aircraft equipped with brake pedals:

Be careful not to apply permanent pressure on the top of the pedals (thus applying the brakes). Lower your feet so as not to prevent applying continuous braking.

8. MAINTENANCE PROCEDURE

No change