le bulletin
mars - avril 2002
N° 14

Aéro-Club Aix - Marseille ACAM

Donnez vous des ailes...

EDITO

Tous à l'Assemblée Générale

Le président Patrick Bourchet

L'ACAM vit. Le club va bien. Une gestion rigoureuse nous permet d'entrevoir sereinement l'avenir.
En prélude à l'Assemblée Générale, parlons de notre flotte avions.
En 2002 - 2003 les vols se feront toujours sur les mêmes machines, mais il faut projeter plus loin notre imagination :
Nos 2 petits Robin suffiront-ils pour l'école et les vols locaux ?
Est-il possible de voler moins cher avec d'autres machines :

- avions de nouvelle génération en matériaux composites animés par des moteurs européens (donc avec des coûts non soumis aux fluctuations du dollar), et fonctionnant avec de l'essence automobile, ou diesel alimentés avec du JETA1 ?
- ULM/avions ?

Cette réflexion ne peut être l'apanage du président ou du conseil d'administration mais doit être celle de tous les adhérents. Des décisions de cet ordre et de cette importance doivent être prises ensemble.
C'est la raison d'être de l'association.
Je compte sur vous pour venir renforcer l'équipe qui dirige l'aéroclub soit comme élu au conseil d'administration, soit en participant de façon régulière ou ponctuelle aux travaux entrepris dans différents domaines, et au minimum en participant à l'Assemblée Générale.

Je terminerai par une bonne nouvelle :
L'aérodrome d'Aix les Milles devient civil, une nouvelle carte VAC sort pour le 21 mars (voir en page infos), un chef d'aérodrome arrivera en mai. Le Ministère des Transports prévoit des travaux de rénovation de la tour de contrôle dès 2002. Suivront ensuite, l'aménagement des taxiways et l'extension des parkings avions
La prochaine étape importante pour assurer un avenir stable à la plate-forme sera la concession d'exploitation qui sera donnée en juin à un organisme gestionnaire. Il est probable que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence se succède à elle même.

Les conditions sont réunies pour qu'ensemble, nous fassions de l'ACAM un formidable aéroclub.

BALISES

Assemblée générale

L'A.G est l'instance décisive quant aux orientations de l'association.
Votre présence est donc indispensable pour exprimer vos remarques, exposer vos idées et, par vos votes donner votre avis sur le fonctionnement du club et élire les membres du Conseil d'Administration.
Conformément aux statuts, le mandat de 5 administrateurs arrive à son terme cette année et 2 postes, actuellement non occupés sont à pourvoir.
Pour assurer l'ensemble de ses tâches, il est indispensable que le CA soit au complet.
Tous les membres actifs qui le souhaitent peuvent être candidats à l'élection au Conseil d'Administration.

Un an déjà !

Daniel Maîtrerobert

Voilà maintenant un an et vingt cinq jours que l'USPEG/SSA est arrivée à Aix les Milles ! Si ça n'a pas été une grande aventure ce fut tout de même un bouleversement pour les membres de l'activité « vol moteur » et surtout pour les plus anciens .

En effet cette activité de la CMCAS (Caisse Mutuelle et d'Action Sociale EDF-GDF de Marseille), créée par des fanas de l'aviation tels que, Adelin Blanc, Roger Bigi, Jean Bramard, Nono Pantoustier, Michel Garnery et bien d'autres au sein de l'USPEG (Union Sportive du Personnel des Industries Electriques et Gazières) était implantée sur la plate forme du Castellet en partenariat avec l'ACS depuis plus de vingt cinq ans.

Après tout ce temps il n'a pas été facile de quitter un lieu où il y a eu tant de bons moments passés. Malheureusement l'acquéreur du site du Castellet n'est pas un philanthrope et la vie associative qui existait en ce lieu a été balayée sans aucun état d'âme.

Mais si nous avons rencontré auprès de l'ACAM d'abord l'espoir de continuer à exercer dans de bonnes conditions notre passion, nous avons aussi retrouvé l'ambiance et la convivialité que nous avions perdue. S'il est vrai que les débuts ont été un peu laborieux, un partenariat c'est comme un mariage il faut d'abord apprendre à se connaître, nous nous sentons maintenant chez nous.

En tant que président de la SSA je ne peux que m'en réjouir. Merci à tous ceux qui ont contribué à cette réussite. Je souhaite à tous bon vol.

PS. La mise en place de la terre n'a pas été une réussite, il est vrai que le « dieu Météo » n'a pas été avec nous. Aussi veuillez nous excuser pour les petits désagréments causés avec la boue ! Nous espérons faire mieux la prochaine fois par temps sec!!!

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Samedi 20 avril 2002
A 15 heures au club

Présence de tous indispensable **l'Assemblée sera suivie d'un apéritif**

Contrôle des longerons des DR 400

Le Bureau de l'ACAM

Les médias nationaux et régionaux se sont récemment fait l'écho d'informations concernant la directive de la DGAC imposant un contrôle du collage des longerons d'une grande partie de la flotte des avions ROBIN DR400. Ce problème de défauts de collage affectant une partie des DR400 était évidemment déjà connu dans le monde de l'aviation légère, mais nous comprenons que la diffusion dans le grand public de ces informations -parfois un peu dramatisées- ait pu semer le trouble dans l'entourage des pilotes voire dans l'esprit de certains adhérents.

DE QUOI S'AGIT-IL ?
A la suite du crash en 1997 d'un DR400 Régent provoqué par la rupture d'une aile en vol, les enquêteurs du BEA ont constaté qu'il existait des défauts de collage sur le longeron mais sans pouvoir conclure que ceux ci étaient la cause de la rupture.

Une vérification faite sur une série de DR400 a fait apparaître que ce défaut existait sur une grande proportion de ces avions. Des essais statiques effectués sur des ailes présentant ces défauts ont cependant montré qu'elles résistaient à des contraintes supérieures aux charges limites imposées pour la certification de l'avion.
Néanmoins la DGAC a décidé au nom du "principe de précaution" que le collage des longerons de tous les DR400 construits entre 1973 et 1999 devait être contrôlés dans un délai de 3 à 6 ans. *(1)*

NOS AVIONS SONT-ILS CONCERNES ?
Les 2 DR400 de l'ACAM, F-GJZG et F-GSRU sont effectivement concernés par cette mesure et devront donc être contrôlés.

POUVONS NOUS VOLER AVEC ?
Oui, sans restriction. La mesure prise n'est qu'une précaution, peut-être justifiée, mais qui vise surtout à protéger l'administration de tout reproche. En clair la DGAC "ouvre le parapluie", mais il est évident que s'il y avait un réel danger elle n'aurait pas hésité à interdire de vol tous ces avions -elle l'a bien fait pour Concorde malgré des enjeux économiques et commerciaux autrement important ! Et comment croire dans ce cas, qu'elle accorderait un délai de plusieurs années pour effectuer les contrôles ?
En outre, entre 1973 et 2002 les quelques 1500 avions concernés ont réalisé des dizaines de milliers d'heures de vol et aucun accident n'a été attribué au défaut constaté. Même pour l'accident de 1997 qui a fait découvrir le défaut, les experts n'ont pu établir un lien direct, en particulier parce qu'on ignore tout des conditions dans lesquelles la rupture de l'aile s'est produite (turbulence ? manœuvre du pilote ?)

QUELLES CONSEQUENCES POUR L'ACAM ?
Il va de soi que l'ACAM se conformera strictement aux directives de la DGAC, et nos avions seront contrôlés dans les conditions qui seront définies. Mais au delà du principe du contrôle, la question de savoir qui doit en supporter le coût fait l'objet de débats et des procédures judiciaires ont été engagées par la FNA. Il paraîtrait logique que ce soit le constructeur, mais cela signerait à coup sûr son arrêt de mort, ce qui serait catastrophique pour l'aviation légère en France !
Alors qui ? l'Etat ? (il n'est pas interdit de rêver !) les Clubs ? (on peut le craindre !) ou 1/3 chacun ? Affaire à suivre…

En attendant, faites-vous plaisir : volez !!!

(1) Pour une information complète, voir les articles d'INFO-PILOTE de décembre 2001 et janvier 2002 et d'AVIASPORT de janvier et février 2002.

AU-DELÀ DU TOUR DE PISTE

Initiation à l'Aéronautique en milieu scolaire

Jean Lécuyot

Historique

Il y a quelques années une convention signée entre le ministère de l'éducation nationale et celui des transports concrétisait leur union pour faire du thème de l'aéronautique un support pédagogique, avec comme corollaire la connaissance de l'aviation en France et la sensibilisation d'un plus grand nombre de jeunes par un enseignement et un partenariat adaptés.
Les CIRAS (Comité d'Initiation et de Recherche Aéronautique et Spatiale) étaient créés dans chaque académie. Placés sous l'autorité des recteurs, ils ont pour mission le développement de l'enseignement aéronautique et de favoriser toutes activités liées à l'aéronautique.

Le B.I.A

Le B.I.A (Brevet d'Initiation Aéronautique), fait partie des activités de ce comité. Ce brevet est un diplôme délivré par l'éducation nationale.
Ouvert aux jeunes -garçons et filles- âgés de 13 ans le jour de l'examen, il sanctionne une culture générale dans le domaine de l'aéronautique et de l'espace.

Où et comment préparer ce brevet

On peut se présenter en candidat libre. Mais il faut savoir qu'une somme de travail est nécessaire dans des matières qui ne font pas partie des programmes scolaires, et, pour celui qui les découvre, cela peut présenter de réelles difficultés qu'il n'est pas évident de surmonter.
La manière la plus efficace reste de suivre les cours organisés à cet effet dans les établissements scolaires.
Deux Lycées à Aix préparent à cet examen : Cézanne et Vauvenargues.
Les cours y sont assurés le mercredi après-midi de 14 à 16 heures par des membres d'Eguilles Aviation et de l'ACAM (instructeurs ou titulaires de CAEA*). Le proviseur du Lycée Vauvenargues nous autorisant à accueillir des élèves extérieurs à l'établissement, la formation a pu s'étendre à quelques autres collèges.

Contenu du Brevet

Ce ne sont que des matières aéronautiques :

Aérodynamique et mécanique du vol

Connaissance de l'aéronef

Météorologie

Navigation, sécurité (facteurs humains), réglementation

Histoire de l'aéronautique et de l'espace

Une épreuve facultative d'aéromodélisme

Chaque matière a le même coefficient :1. La durée totale des épreuves est de 2 h 30 dont 30 minutes pour l'aéromodélisme.
Les 40 heures de cours minimum sont parfois assez rébarbatives et seraient vaines sa ns un peu de pratique.

Donner une autre dimension au B.I.A

Les vols d'initiation :
Ils permettent aux élèves de se mesurer à la troisième dimension, aux cotés d'un instructeur évidemment.
Ce sont malheureusement les fonds qui commandent en ce domaine!

Le programme idéal serait le suivant

2 heures de simulateur
2 heures de vol moteur
1 vol d'initiation au vol à voile

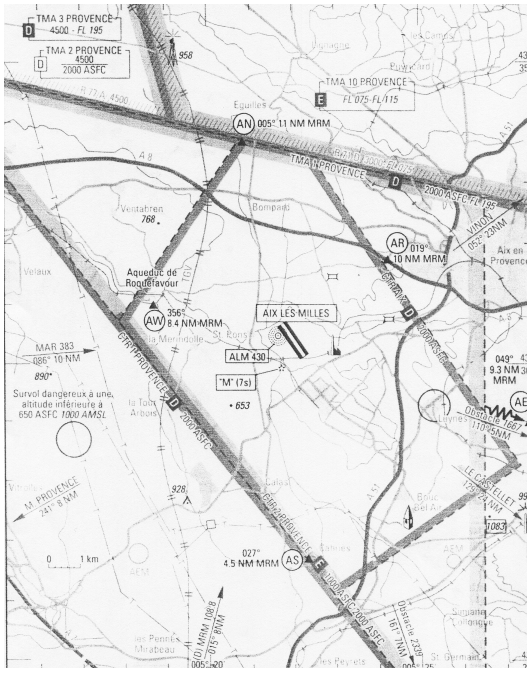
Les contacts avec les milieux professionnels :
Ils sont ou seront constitués par des visites de sites aéronautiques, des rencontres organisées avec des professionnels.
Ainsi l'an dernier, les jeunes ont fait connaissance avec les ateliers de maintenance, la météo, le contrôle aérien. L'objectif est la présentation de métiers liés à l'aéronautique.

Effectuée ainsi, la formation apporterait au BIA, non seulement un statut de premier diplôme aéronautique, mais aussi une aide non négligeable à des jeunes souvent encore en quête de leur orientation.

Quant à l'aéroclub, il y trouvera son compte lorsque les jeunes envahiront ses locaux selon la politique que ses dirigeants mettront en place pour eux. Il faut savoir qu'un adolescent qui veut débuter une formation viendra d'abord se renseigner là où il a effectué son vol d'initiation.
Par ailleurs, une implantation dans le Lycée Duby à Luynes serait certainement très intéressante eu égard à sa place dans le circuit de piste…Mais pour cela il faudrait des volontaires pour assurer les cours.

* CAEA : Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique.

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS



Approche LFMA

Attention, à compter du 21 mars des modifications importantes sont apportées à la carte VAC de LFMA.
La zone R 17 est supprimée et remplacée par une CTR de Classe D jusqu'à 2000 pieds ASFC un peu plus étendue à l'est et au sud.
Les points S, W, N, NE, sont renommés AS, AW, AN, AR. Le point EA est supprimé et remplacé par un point AE situé à 1km au nord des cheminées de Gardanne.
L'entrée par AN ou AE se fait à 2200 pieds AMSL.
Le circuit de piste reste à 1000 pieds mais son tracé est légerement modifié.
Consultez la nouvelle carte VAC qui va paraître et …soyez attentifs : oubliez vos habitudes !

Nous attirons également votre attention sur les modifications apportées aux zones de TOULOUSE avec notamment la mise en place d'un espace de classe C.

Flotte

Malgré les efforts de l'équipe chargée de la gestion de la flotte et des instructeurs, il n'a pas été possible d'éviter l'immobilisation simultanée de ZG et RU puis celle d'EH au cours du mois de janvier.

Nous sommes bien conscients de la gène ainsi occasionnée en particulier pour les élèves pilotes.
Nous procédons actuellement, en accord avec l'atelier de maintenance de Vinon, à un changement de programme de maintenance des 2 DR400. C'est déjà fait pour RU.

Ce programme, évidemment conforme à la réglementation, permet de faire coïncider différentes visites, donc de limiter la durée d'immobilisation des avions et d'avoir un coût moindre. La gestion des visites sera aussi facilitée, et devrait nous permettre d'éviter des situations de double immobilisation.

ZG : vient de subir une grosse révision. Les rails de la verrière seront remplacés prochainement.
Un ré-entoilage (fuselage, dérive, profondeur) devra être envisagé.

RU : a également eu une révision 2000 h et calendaire .

EH : a eu une calendaire 4 ans. Le moteur arrive en fin de potentiel et sera changé en juin. L'échange standard ne devrait pas immobiliser l'avion plus de quelques jours.

BX : le problème de la fuite d'huile récurrente au joint spi a été résolu. Il reste 150 heures de potentiel au moteur avant prolongation.

Activité avions

Tableau des heures de vol effectuées au cours des mois de janvier et février sur les différents avions.

CLUB	*AVIONS*	*JANVIER*		*FEVRIER*		*TOTAL*	
ACAM	ZG	49,45		53,30		103,15	
	RU	48,15		12,30		60,45	
	EH	42,45		6,05		48,50	
	BX	21,00	**161,45**	25,30	**97,35**	46,30	**259,20**
USPEG	BD	38,47		31,45		70,32	
	MB	25,35	**64,22**	27,25	**59,10**	43,00	**123,32**
ACS	AO	21,27		21,47		43,14	
	VD	15,27	**36,54**	14,46	**36,33**	30,13	**73,27**
EGUILLES	FN	1,30	**1,30**	8,40	**8,40**	10,10	**10,10**
			264,31		**201,58**		**466,29**

Les "news" du Club

Bienvenue à l'ACAM

Ils ont rejoint l'ACAM en janvier et février :

Michel TAMISIER	El.Pil
Thierry AMOZIEG	TT
André MARCHETTO	TT
Bahim DAHNOUNE	El.Pil
Xavier BIERDEL	El.Pil
Alain DE HAES	TT
Jacques VEZOLLE	TT
Henry PARISIEN	TT
Eric FORMAGGIO	TT
Maurice DOSSETTO	PPL
Laurent SAJOT	TT
Patrick MAZEROLLE	TT
Philippe ARDOUIN	El.Pil
Walter ASCHBAKER	PPL
Arnaud DE GENTILE	El.Pil
Jérôme PERRIMOND	El.Pil
Annick GRIESMEINER	El.Pil
Jean-Claude MARCELLET	TT
Christophe LECONTE	TT
Didier REYNAUD	BB

Bienvenue à tous et bons vols.

Bravos !

premier vol solo pour
Julien PINTO
de l'USPEG le 22.02.02 sur le Rallye F-BXMB.
test PPL pratique réussi pour
Fabien MILLET
de l'USPEG le 22.02.02 sur le même avion.
Tous deux sont des élèves d'Arnaud ROSTAIN.
Félicitations à tous.

Parking avions

L'ACAM dispose en permanence de 3 places sur le parking en dur. N'hésitez pas à les utiliser.
Les autres avions doivent être rentrés dans le hangar.

Annonce

Je vends un blouson P.N armée de l'air, cuir bleu, taille 48L Neuf.
Valeur 300 € vendu 185 €.
Claude REQUI, 04 42 28 77 55

Soirée des "Icares"

Cette soirée traditionnelle à l'ACAM a réuni 70 personnes le vendredi 8 février en l'honneur des pilotes brevetés au cours des 12 derniers mois.

Le président Patrick BOURCHET a donc remis un diplôme à 15 pilotes ayant obtenu leur Brevet de Base ou leur Licence PPL.. On notait la présence de deux femmes parmi eux. Deux autres pilotes ont également été distingués pour l'obtention de la qualification montagne.
En dépit de quelques petits désagréments (clim !…) qu'on s'efforcera d'éviter à l'avenir, ce fut une soirée conviviale et sympathique.

Brevet de Base :

Sylvain ELEON	ACAM USPEG
Guillaume FORSYTH	ACAM
Serge JACQUOT	ACAM USPEG
Yannick LONG	ACAM
Fabien SAUVADET	ACAM USPEG

Licence PPL :

Amina ABBOU	ACAM
Eddy BOUCHER	ACAM USPEG
François BURLE	ACAM
Elcen DAHMOUN	ACAM USPEG
Christophe DEWAVRIN	ACAM
Jean-Marc FABRON	Provence-Avia.
Guillaume FORSYTH	ACAM
Frédéric LEMAUX	ACAM
Sébastien PHILIPPE	ACAM USPEG
Sylvie REYRE	Provence Avia.
Fabien SAUVADET	ACAM
Michel BODY	ACAM

Qualif Montagne :

Jean-Michel DELFOSSE	ACAM
Christian HACOUT	ACAM

Ça s'arrose !

On avait déjà apprécié la mise en place provisoire d'une machine à café et d'une fontaine d'eau, maintenant on va disposer d'un bar dont on peut déjà admirer la belle allure.
Il sera fonctionnel vers le 15 mars.

" LE ZINC "

avec son aspect chaleureux et sa situation centrale, devrait rapidement devenir le point de rencontre et de convivialité qui, c'est vrai, manquait un peu à notre clubhouse.

Pour arroser cela (ça s'impose!!.) un

apéritif dînatoire

aura lieu très prochainement.
La date vous sera communiquée par affichage au club .

Un grand merci à tous ceux qui ont œuvré à sa conception et sa réalisation :
Michel DECOBERT "Chef pilote", Michel CONAN menuisier, Antoine MOTA cloisonneur, électricien, Christian HACOUT plombier zingueur et quelques autres.

Voyages - Croisières

A l'ACAM les voyages sont une tradition que nous souhaitons pérenniser et développer.
La "foire aux voyages" du 23 février a réuni une vingtaine de candidats potentiels et abouti à un large ensemble de propositions de voyages aériens (de 2 à 4 jours) et de croisières aériennes (plus de 4 jours) détaillées ci dessous.
Des sorties sur une journée sont également envisagées.

Avions utilisables

Voyages et croisières :

Piper PA28 160	F-GIEH
Piper PA28 180	F-GNBD
Cessna R172	F-BPFN
Robin DR400 180	F-GOVD

Nombre d'avions par déplacement

voyages : 1 à 5 avions
croisières : maximum 3 avions.

Nombre de personnes par avion

voyages : 3 ou 4 selon les avions
croisières : 3 maximum
Les bagages doivent être réduits au minimum.

Réservations

Pour chaque proposition une date limite d'inscription a été fixée (environ 1 mois avant le départ)
Les inscriptions devront être des engagements fermes. Chaque candidat versera une avance de 50 € non remboursable, sauf en cas d'annulation du voyage pour indisponibilité de l'avion ou conditions météo.

Budget

- Heures de vol :

Partagées entre les pilotes au prorata des heures effectuées comme commandant de bord. Le coût des heures de vol peut être légèrement modifié selon le prix de l'essence hors de France. Le remboursement est basé sur le prix à Aix les Milles 1€ 22. Le prix en Italie, Grèce, Malte, Tunisie est de 1€ 52, en Espagne 0€ 90.

- Frais communs :

Partagés entre tous, ils comprennent l'hébergement, la restauration, les taxis, les taxes d'atterrissage. Estimation 90 € par jour et par personne.

Expérience aéronautique

- Pilotes expérimentés :

si les vols prévus sont juste un peu compliqués des pilotes expérimentés suffisent.

- Instructeurs :

si les pilotes en ont besoin, le club peut en proposer (volontaires : P. BOURCHET, T. ASTRUC, N.BORNAND)

Anglais aéronautique

Un des pilotes au moins doit pratiquer aisément l'anglais aéronautique

Préparation

Chaque voyage ou croisière doit être précédé de 3 ou 4 briefings

- Partie touristique et aéronautique :

choix des escales, des villes étapes, des hébergements…

- Partie navigation

préparation des navs, distance branches, carburant, zones, reliefs…

Destinations, quelques précisions

Sicile :
Escales possibles, Palerme, Catane, survol du détroit de Messine et des volcans Etna, Stromboli.
Minorque :
Escale à Mahon, la plus sauvage des îles Baléares
Malte :
Très belle ville médiévale. Anglais pratiqué sur toute l'île.
Grèce Santorin :
Ile du sud de la Grèce, cratère volcanique.
Dubrovnik, Croatie :
Sous réserve de vérification des possibilités et conditions de vol dans cette région.

DESTINATION	*NOMBRE DE JOURS*	*HEURES de VOL*	*DATES*	*DATE LIMITE INSCRIPTION*
Tour de Corse - Sardaigne	4	8	29 mars / 1er avril	8 mars
Baléares Ibiza - Minorque	3 à 5	9	27 avril / 1er mai	30 mars
Malte - Sicile	3 à 5	12	27 avril / 1er mai	30 mars
Grèce Santorin	6 à 9	20	4 mai / 12 mai	6 avril
Espagne - Portugal	6 à 9	20	4 mai / 12 mai	6 avril
Ile d'Elbe - Rome	3	8	18 mai / 20 mai	20 avril
Tour de Corse - Sardaigne	3	8	18 mai / 20 mai	20 avril
Cracovie - Prague - Salzbourg	11	20	10 juin/ 20 juin	11 mai
Venise - Dubrovnik Croatie	9	10	22 juin / 30 juin	18 mai
Jersey - Ouessant		8	Juil. août ou sept	

Sorties Club

St Crépin - Barcelonnette, ballade "gastronomique" repas à Barcelonnette
St Rambert, visite du musée des avions anciens.

DESTINATION	*NOMBRE DE JOURS*	*HEURES de VOL*	*DATE*	*DATE LIMITE INSCRIPTION*
St Crépin - Barcelonnette	1	5	24 mars	16 mars
St Rambert d'Albon	1	3	14 avril	6 avril

Sortie Corse " interclubs "

Deux instructeurs amis d'Arnaud ROSTAIN exerçant l'un à l'aéroclub de France (Lognes) l'autre à l'aéroclub de Vitry-le-François, ont l'intention d'aller en Corse à une date qui reste à définir, au mois de mai ou juin.
Arnaud a la bonne idée de proposer de les accompagner. Il serait aussi fort convivial d'organiser un repas à l'occasion de cette rencontre "interclubs".

Le programme serait :

1er jour : traversée de la France pour nos collègues du nord, accueil à LFMA et au Club. En soirée : repas (barbecue, resto...).

2ème jour: Matin : traversée Corse pour nous et nos visiteurs. Après-midi libre (plage, ballade…) Retour dans la soirée.

3ème jour: Retour dans le nord de nos amis pilotes.

Si la météo n'est pas favorable, pour la Corse, nous saurons trouver d'autres destinations.
Cette rencontre sera l'occasion de faire connaissance avec d'autres personnes animées par le même plaisir de voler, qui viendront avec des avions que nous n'avons peut être pas l'habitude de piloter et à qui nous ferons découvrir notre région aéronautique.

Si vous êtes intéressés par la sortie ou un "laché Corse" à cette occasion faites vous connaître auprès d'Arnaud, de votre instructeur habituel ou du secrétariat.

Si certains d'entre vous ont la possibilité d'héberger nos amis nordistes pour une ou les deux nuits qu'ils passeront dans le sud, faites le nous savoir.
Merci à toutes et à tous.

Vous pouvez joindre Arnaud Rostain au club ou au 06 70 62 70 24.

Vol de nuit

Deux sorties prévues :
Samedi 9 mars, briefing 16 heures, Patrick BOURCHET
Samedi 6 avril, Nicolas BORNAND, Patrick BOURCHET

Rappelons que des vols de nuit peuvent être organisés à la demande y compris en semaine : contacter Thierry ASTRUC 04 42 33 76 51 ou Nicolas BORNAND 06 16 79 75 78.

Enfin nous souhaitons réaliser une sortie avec un maximum de pilotes à l'occasion de la nuit la plus courte. Retenez dès maintenant votre nuit. Date limite d'inscription : 10 juin.

ACAM - le bulletin

Rédaction :
ACAM
Aérodrome
Chemin de la Badesse
13290 LES MILLES

Tel : 04 42 24 21 70
Fax : 04 42 39 20 75
e-mail :
ac.aix-marseille@ wanadoo.fr

Contact :
Yves DESPAS
Tel : 04 90 07 52 78
e-mail :
y.despas@wanadoo.fr

"La nuit la plus courte"
Samedi 23 juin
de 22 h à 5 h 30

Entretien Club

L'aménagement des abords du club interrompu par la pluie, reprendra le week-end du 22, 23 et 24 mars. Nous aurons l'appui d'une petite pelleteuse, mais il faut des volontaires avec pelles et rateaux pour la finition.
Par ailleurs nous prévoyons 2 dimanches, le 7 et le 28 avril, pour effectuer divers travaux d'aménagement et de nettoyage du club et le lavage des avions qui en ont bien besoin!

Nous comptons sur vous.