

Aéro-Club Aix - Marseille



Donnez-vous des ailes...

EDITO

Un aéro-club, des aéro-clubs

Le Président, Patrick Bouchet

Bien des pilotes aixois nous posent la question : "pourquoi plusieurs clubs sur le terrain ?"

Il y a aux Milles, l'ACAM, Provence Aviation (PA), l'ACS, et, peut-être un jour l'Aéro-Club Marseille Provence (ACMP).

Quelles sont nos relations aujourd'hui ?

Avec PA il n'y a plus de lien, convention rompue cet été.

Avec l'ACS, plus de convention depuis juin, séparation possible en novembre, à moins que ?...

Avec l'ACMP, un rapprochement serait à étudier s'ils venaient. Pour l'instant, ils ont décidé de durer le plus longtemps possible à Marignane.

Les différents types de clubs :

On peut les classer en 3 types :

1- le gros Club FNA : l'ACAM, l'ACMP. 200 à 300 pilotes, tout le monde peut y adhérer, importante activité d'apprentissage du pilotage, 6 à 10 avions, 2 à 4 salariés, activités voulues par le club (école, voyages, grands voyages, vol de nuit, vol montagne, IFR, et formation BIA)

2- le petit club FNA : PA, ACS, voire la toute nouvelle Amicale Aéro Aixoise. 50 à 100 pilotes, 2 à 4 avions, 0 à 2 salariés, des petites installations et peu d'activité initiée par le club, mais une meilleure connaissance des membres entre

eux car moins nombreux.

3- Des associations de pilotes : Back Up, le Comté des 4 vents, Eguilles Aviation et peut-être d'autres que je ne connais pas. Une dizaine de pilotes brevetés regroupés autour d'un avion, une grande convivialité, mais aussi un engagement financier de chacun qui peut être important et difficulté d'en devenir membre (cooptation).

Des associations différentes de la nôtre, qui contribuent à l'activité du terrain et qui peuvent plaire à certains.

Scissions, rapprochements, fusion.

Scission :

Prenez un grand club où tout va bien. Alors "on" se pose des questions, on a des choix pour l'avenir. Exemple : "achetons un nouvel avion si possible haut de gamme", "l'école tient une place trop importante, (ou pas assez)", "essayons d'avoir des heures moins chères, (ou volons sur des avions neufs)", "il faut un avion IFR, un bimoteur..." etc.

Trouvez 2 chefs de clan, quelques querelles de personnes, une envie de pouvoir, et...la scission est faite. C'est ainsi qu'est né Provence Aviation il y a un peu plus de 20 ans.

Rapprochement :

L'ACAM a tenté un petit rapprochement avec PA il y a 2 ans

(le 4 ou 5ème en 20 ans)

Il s'agissait seulement de la possibilité pour les pilotes de chaque club de voler sur le ou les avions de voyage de l'autre club, chacun restant ce qu'il était, avec de nombreuses règles de fonctionnement différentes, (réservation ou annulation, calcul de temps de vol...). Il fallait aussi mettre au point des règles supplémentaires : qui lâche les pilotes sur la machine de l'autre club, à qui paye le pilote, participation aux frais de l'autre club sur chaque heure de vol...

Et pour finir, les pilotes n'ont fait aucun effort pour respecter ces règles. Ils ont été encore plus négligeants que lorsqu'ils utilisent les avions de leur club, et plus exigeants.

Ils ont aussi senti que les dirigeants n'iraient pas plus loin dans le rapprochement. L'accord se résumait donc à profiter au maximum de l'avion de l'autre. Les dirigeants de PA affirment que leur club est petit certes mais très bien ainsi.

L'ACAM a donc tout arrêté fin juillet puisqu'aucun des 2 clubs ne semblait avoir un besoin vital des avions de l'autre.

Grands rapprochements :

Nous en connaissons quelques uns à Grenoble, Cannes ou Paris. Ils ont été en partie "obligés" par des événements extérieurs : union face aux

suite de la page 1

risques de fermeture du terrains due aux riverains, exploitants du terrain prêt à supporter un grand club, mais pas 3 ou 4 tantôt ensembles, tantôt en "bagarre".

Quelques étapes importantes dans le rapprochement :

- Avions mis en commun
 - même structure d'exploitation
 - instruction et secrétariat commun, comptabilité unique
 - même club house
 - même atelier d'entretien,
- pour finir avec un seul club et un seul CA.

Pour atteindre une fusion, la route

est longue.

Ainsi à Cannes, l'association mère regroupe tout, est propriétaire de tous les avions, mais les clubs existent toujours, avec leurs présidents et conseil d'administration. Mais nous ne savons pas très bien de quoi ils décident !

Pourquoi l'ACAM chercherait à faire un grand club ?

Actuellement l'ACAM exploite 7 avions, il a 280 adhérents, un grand club house. L'avenir est tout à fait possible ainsi.

Mais un club un peu plus grand pourrait avoir 8 à 10 avions dont 3 d'école, ce qui permettrait de créer

une unité d'entretien, gage d'un fonctionnement plus efficace et plus économique. Bien sûr, un petit hangar supplémentaire serait nécessaire pour abriter l'ensemble. Pour atteindre ce but il y a deux solutions :

L'une est celle du rapprochement avec un autre club. Comme nous l'avons vu, les possibilités existent mais la voie est difficile.

L'autre, est d'être le club le plus attractif de la plate-forme et en 2 ou 3 ans chaque pilote en prenant sa carte d'adhérent en janvier, pourra faire le choix de rester dans son club ou venir à l'ACAM.

BALISES

C.A, 17 octobre

Le CA s'est réuni le 17 octobre.

Absents excusés : Claudius DEFLASSIEUX, Xavier FARJON, Gérard VINCENT, Daniel MAITRE ROBERT.

Flotte :

la réparation de BX se poursuit, il devrait être prêt pour la mi novembre.

Le changement de moteur de ZG est prévu en 2003. A noter qu'en 2 ans nos 4 avions auront changé de moteur !

Le CA décide d'engager une réflexion sur l'avenir de notre flotte en tenant compte des évolutions technologiques actuelles (coques en composite, moteurs diesels...) susceptibles de réduire les coûts d'exploitation.

Finances :

Point sur la trésorerie. Bilan de l'opération "1000 €" : elle s'est déroulée conformément aux prévisions. 30 pilotes y ont participé. Elle est close depuis le 15 octobre.

Le budget prévisionnel pour 2003 sera examiné à la prochaine réunion.

Un droit d'entrée au Club est fixé à 50 € (sauf pour les moins de 25 ans)

Formation :

Point sur les élèves en formation et les cours théoriques. Le club compte actuellement 45 élèves pilotes.

A noter que le BIA compte une centaine d'inscrits et des cours ont lieu pour la première fois cette année au collège Perrin à Marseille.

Relations avec l'ACS :

Le CA précédent considérant l'évolution de la situation et notamment la volonté de l'ACS de s'installer définitivement à Aix en tant que Club autonome a estimé que les conditions de notre accord ne sont plus réunies et a décidé de mettre fin à la Convention. Suite à un échange de courriers, le CA maintient sa position. Il est prêt toutefois à discuter des modalités et délais de la séparation, et à examiner les nouvelles propositions que souhaite nous faire l'ACS avant le 15 novembre.

Prochaine réunion le mardi 5 novembre.

Permanences

Depuis quelques temps, Xavier FARJON en dépit de ses nombreuses sollicitations téléphoniques rencontre quelques difficultés pour établir le planning des permanences du dimanche. Cela est difficilement compréhensible d'autant plus que chacun peut choisir la date qu'il souhaite. Il y a par an, avec les jours fériés, environ 120 1/2 journées à assurer, soit avec 250 membres, une 1/2 journée pour chacun tous les 2 ans ! Ce n'est vraiment pas une charge excessive pour permettre à l'ACAM de fonctionner normalement ! Outre le fait que cela est une obligation inscrite dans le règlement intérieur, cela paraît surtout la moindre des choses, dans une association, que tous les adhérents participent un minimum à son fonctionnement. Vous pouvez vous inscrire auprès de Xavier.

————— “On n’est pas là pour se faire eng... !” (chanson connue)

Marie-Cécile Garcin

Notre aéroclub est une association à but non lucratif qui fonctionne si tous ses adhérents sont **SOLIDAIRES** et **ACTIFS**.

Celui qui est actif ne se contente pas de voler et de payer ses heures de vol (ce qui est déjà bien !) . Il participe **AUSSI** à la vie sociale dont l'intérêt est de **FAIRE VIVRE** l'association. Alors, si vous voulez que notre club perdure, **SOYEZ ACTIFS**.

Votre présence aux différentes activités fait plaisir à tous. **MAIS** toute **AIDE** est tout aussi précieuse ; un "petit coup de main", de temps en temps, chacun à son tour, permet de soulager les bénévoles, toujours les mêmes, qui n'hésitent pas à donner leur temps mais... qui risquent de s'essouffler...

Alors, nous vous remercions de vous "remonter les manches" ou de "mettre la main à la pâte"...

Par ailleurs, nous ne demandons pas de remerciements, mais nous aimerions au moins ne pas entendre de critiques désobligeantes. Elles n'ont en effet pas manqué, lors de notre dernier barbecue du mois de septembre, et ce n'est ni très correct ni sympathique de la part de quelques uns certains que l'on ne voit guère par ailleurs s'investir dans la vie du Club.

Bien sûr, rien n'est jamais parfait et, malgré nos efforts, un défaut d'organisation est toujours possible. Voilà donc une raison



TRIBUNE LIBRE

Les textes publiés dans cette tribune libre, sont sous la seule responsabilité de leurs auteurs et n'engagent qu'eux-mêmes.

————— Le beurre et l'argent du beurre

Jean-Pierre Brochier

Pas plus dans une entreprise que dans un autre cadre de production de biens et/ou de services, et peut-être encore moins dans une association à but non lucratif, il n'est conforme aux sains principes de la gestion d'affecter une ressource à plus d'une destination. Malgré toutes les tentatives dans ce sens qui ont pu être expérimentées, en particulier outre-atlantique ces derniers temps comme la presse a pu s'en faire l'écho. On sait où tout ça mène ...

Compte tenu de la résistance d'un petit gaulois qui s'est abstenu – et que je salue au passage- c'est à la quasi-unanimité qu'une telle décision vient pourtant d'être prise par le Conseil d'Administration qui préside à nos destinées aéronautiques.

Ainsi lorsque le Club aura réuni, puis consacré disons 30.000 euros à la remotorisation du BX, il se trouvera, à l'égard de la trentaine de membres qui auront participé à l'opération, devant une dette de 33.000 euros, à rembourser sous forme d'à peu près 300 h, soit grosso-modo 12% de notre objectif annuel. Ce qui n'est pas rien !

Ces heures, il faudra bien les fournir sans qu'un centime de plus ne vienne s'ajouter aux ressources. Le défi à relever sera de taille. Surtout si la période de remboursement est courte.

Tout ceci est-il bien raisonnable ?

Car il ne faudrait pas se trouver devant le désolant spectacle d'avions cloués au sol aujourd'hui, faute de quoi payer l'essence, au motif d'avoir voulu faire voler coûte que coûte, c'est le cas de le dire, le BX demain et après demain (n'oublions pas qu'un moteur neuf, c'est à peu près quinze ans de BX).

Ou du tout aussi désolant spectacle d'un club incapable de tenir ses engagements.

Mieux vaudrait sans doute que ces 300h soient en grande partie consacrées, pour ne pas dire réservées, à faire voler plus souvent le Mous. En particulier, pourquoi ne pas le faire participer aux voyages, au moins aux voyages hexagonaux, puisqu'en principe des instructeurs expérimentés en font toujours partie, ou presque.

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Sortie Club "dernier bain" à l'île d'Elbe

Yves Despas

L'habitude à l'ACAM semble bien établie d'organiser une sortie automnale, en général en Corse, pour profiter des derniers beaux jours et prendre un "dernier bain" de mer avant l'hiver. Cette année, sur la proposition de Xavier Farjon, c'est l'île d'Elbe qui a été choisie, et la date des 5 et 6 octobre retenue. Restait une grande inconnue : la météo. Par chance elle fut favorable permettant la réalisation de la sortie.

Nous nous retrouvons donc à 14, (9 pilotes, 2 instructeurs, 2 passagères et 1 passager) samedi matin 5 octobre à 7h30. Tout le monde est à l'heure, les décollages sont prévus entre 8h et 8h30. Il fait beau, le ciel est clair, pas de vent, mais...des nappes de brouillard sont bien calées autour du terrain empêchant tout départ., Les 4 avions : ZG, EH, FN, BD, sont prêts, gilets, canots, bagages chargés, Il n'y a plus qu'à attendre...

brume. Après le passage du cap corse vers Elbe la brume s'épaissit puis se déchire à proximité de l'île. Contact radio (en anglais) et atterrissage en 34, 3 avions à quelques minutes d'intervalle, et EH un peu plus tard. Avec le départ tardif d'Aix, le temps d'avitailler et parquer les avions, il est déjà 13 h, et le loueur de voitures est parti déjeuner ! Des taxis nous emmènent en ville, mais il faudra revenir pour louer les voitures.

maison située au dessus et en arrière n'a pas de charme particulier, avec quelques meubles et une "décoration" murale...exécration. Hormis une jolie vue sur la mer et Portoferraio, l'ensemble, qui pourtant reçoit annuellement des milliers de visiteurs, est de peu d'intérêt et - mais ce n'est qu'un avis personnel - on peut faire, sans regret, l'impasse sur cette visite.



Nous déjeunons fort agréablement en terrasse à proximité de la plage où nous attendrons, au soleil, le temps que Patrick retourne à l'aéroport et revienne avec un minibus "Mercedes". Un scooter et une "twingo" complètent la "flotte". Une route sinueuse et étroite nous mène vers le nord de l'île où se trouve l'hôtel réservé avant de partir.

En chemin, arrêt pour la visite de la maison de Napoléon.

Après le parking et les baraques de "souvenirs" (?) une allée monte vers un long bâtiment en pierre un peu prétentieux, avec son péristyle et ses aigles impériaux. Construit longtemps après, il abrite une exposition de gravures évoquant les événements de la vie de Napoléon. L'ambiance du lieu est plutôt froide et "tristounette". La

Un peu avant 10 heures enfin le contrôle nous autorise à partir. EH, qui fera escale à Bastia décolle le premier, suivi à quelques minutes par ZG, FN et BD qui feront la route directe. Direct est vraiment le mot qui convient : c'est tout droit ! verticale STP puis cap 100 jusqu'à Marina di Campo, l'aérodrome de l'île d'Elbe à 220 NM d'Aix.

Il fait beau, à bord de BD nous suivons le vol des autres avec de temps en temps un contact direct sur 123.45. La Corse et ses montagnes émerge bientôt de la

L'hôtel, situé dans un beau parc en bord de mer, est heureusement beaucoup plus agréable et accueillant. Dîner sympathique près du port de Portoferraio, qui, comme son nom semble l'indiquer, reçoit les nombreux Ferry en provenance de la côte italienne toute proche .

Dimanche matin, ballade dans l'île qui nous ramène doucement vers Marina di Campo et sa belle plage de sable fin. Malgré quelques nuages accrochés sur les sommets, il fait beau et nous pouvons profiter de ce fameux "dernier bain" agréable et tonique avant de déjeuner dans un des restaurants



de la plage.

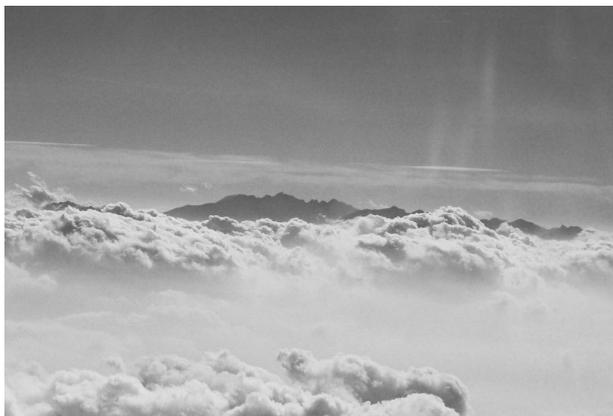
Retour à l'aéroport, dépôt des plans de vol, paiement des taxes... Nous retrouvons nos avions et décollons en 15 face à la mer (peu après deux bi turboprop Dash 8)

Des nuages nous obligent à slalomer un peu au niveau 65 puis à monter au 85 au passage du cap corse. Le spectacle du monte Cinto émergeant de la couche baignée de

soleil est magnifique.

Progressivement les nuages s'espacent et à Merlu tout est bleu.

BD rattrape FN, contact entre les 2 avions qui convergent et se rapprochent le temps de quelques photos. Bientôt, l'île du Levant se détache en contre-jour dans la lumière dorée du soleil déclinant.



Photos : Yves Despas

Le mistral souffle assez fort provoquant quelques turbulences sur les reliefs vers St Maximin, mais rien de bien méchant. Le contrôle d'Aix nous annonce des rafales à 30 kt dans l'axe. Les 4 avions se posent les uns après les autres, aux alentours

de 18 heures.

Le choix de l'île d'Elbe a été un attrait important pour les participants, tant sur le plan aéronautique que touristique, la plupart d'entre nous n'y étant jamais allés

Le survol maritime, avec la brume et une couche nuageuse sur la Corse permet aux pilotes ayant peu d'expérience d'en acquérir un peu, de se familiariser avec des conditions de vol inhabituelles, et constitue un bon entraînement pour les autres.

La découverte d'un nouveau terrain et, pour certains, l'occasion de refaire un petit peu de radio en anglais voire en italien est aussi un attrait supplémentaire.

Sur le plan touristique, l'île d'Elbe propose des paysages montagneux assez jolis et des côtes avec beaucoup de petites criques et quelques belles plages de sable fin. Mais Elbe c'est aussi l'Italie, une autre langue, un art de vivre et... une savoureuse cuisine !

Enfin, la sortie s'est déroulée dans une ambiance très détendue, sympathique et agréable, rassemblant des adhérents de longue date et d'autres plus récents. dont beaucoup ne se connaissaient pas.

Et puis, merci à Patrick qui s'est chargé de la "comptabilité", de louer les voitures, etc...

(peut-être d'ailleurs, une prochaine fois, pourrait-on - je fais partie du "on" - lui épargner cette charge supplémentaire !)

Ce fut donc une belle et agréable sortie.

Peut-être son succès est-il aussi le signe d'une meilleure convivialité et de l'envie retrouvée de faire des

l'île d'Elbe pratique

Aéro :

Route directe : STP, merlu, gurpa, norka, mirsa (frontière) LIRJ : 220NM

Route par Bastia : STP, merlu, gurpa, norka, NW, LFKB, moule (frontière) LIRJ : 230NM

Piste : 16/34, 1100x28m. Attention précautions pour : décollage 34, et départ et arrivée par le Nord

Parking en dur

Essence : très chère : 1€ 85 le litre! Le détour par Bastia peut être intéressant.

Taxes : 10 €

Règlement : au départ, CB acceptée.

A titre indicatif : temps de vol effectués :

Aller direct : ZG : 2h20 FN : 2h30 BD : 2h15

Avec escale Bastia : EH : 2h15 + 0h45

Retour direct : ZG : 2h35 FN : 2h45 BD : 2h25

Avec escale Calvi : EH : 0h55 + 2h00

Location de voiture :

Sur l'aéroport : Elbaby car : Tel 00 39 (0)565 977 973 Fax : 00 39 (0)565 977 771 Mel: info@elbaby.com.

Tarif : minibus 8 places : 130 €, "twingo" : 65 €

Attention : fermé à l'heure du déjeuner !

Scooter : en ville, cher : 55 E

Hôtellerie - restauration:

L'infrastructure hôtelière est très développée et il n'y a pas de difficulté hors saison pour trouver un restaurant ou un hôtel. L'île étant très touristique, les prix sont assez élevés.

Tapis rouge au Castellet pour 5 euros !

Christophe Dewavrin

J'avais invité 2 amis à faire un petit vol jusqu'à St Tropez et retour par le littoral.

Nous sommes le dimanche 29 septembre et nous préparons vers 10 h 30 notre vol sur ZG. La météo s'annonce assez bonne à part des petits cumulus et alto cumulus sur Nice.

Patrick Bourchet nous indique que, sur le Castellet, il négocie un accord pour L' ACAM avec une taxe d'atterrissage plus sympathique que les 15 euros . Il n'est pas prévu d'y atterrir.

A la hauteur de Brignoles nous comprenons que nous ne pourrions pas monter au FL 55 et à la hauteur de Cuers, nous nous maintenons tout juste à 3000 ft. Pas question de rentrer dans un nuage.

Etant peu expérimenté, avec une météo inattendue et deux très bons amis depuis plus de 20 ans que j'aimerais garder (c'est leur premier vol), je leur propose d'aller faire un complet au Castellet et de négocier la nouvelle taxe " ACAM ".

A l'approche du complexe somptueux : circuit automobile, hall d'accueil et hôtellerie, le responsable du trafic nous indique très chaleureusement la piste en

service 13 et le QNH 1025.

A partir du moment où nous avons atterri tout est devenu incroyablement irréaliste.

Dès que nous sommes sur le parking, tel un Airbus A 320 il nous indique par les signaux réglementaires la place à prendre : devant le hall d'accueil !

Je lui indique que c'est bien la première fois qu'il m'est demandé d'appliquer les signaux et je m'excuse de mes hésitations. Avec un brin d'humour il m'indique que ce n'est pas la première fois que cela arrive et que ce ne sera pas la dernière.

Tel des V I P nous sommes accompagnés jusqu'au hall d'accueil. Nous plaisantons sur la taxe Acam qu'il me fait payer 5 euros. En me raillant il m'indique qu'elle sera multipliée par le nombre de rebonds sur la piste lors d'un complet.....Gare aux atterrissages en escaliers pour le suivant.

Mais ce n'est pas fini. Après un petit collation, nous admirons au loin le somptueux hôtel, et il nous vient l'idée de le visiter. Pas de problème, malgré notre insistance pour y aller à pied, le responsable du trafic nous propose de contacter l'hôtel pour qu'une hôtesse organise une visite et il nous accompagne avec sa

berline V I P.

Mes amis sont médusés car je ne leur avais jamais parlé de mes vols sous cet aspect. Moi aussi.

Accueil somptueux à l'hôtel, toutes les portes s'ouvrent devant nous et l'hôtesse nous montre tous les salons, salles de réunion, fitness, piscine et jardin avec une vue très dégagée sur la mer .Patrick et moi nous ne sommes pas rasés depuis 2 jours et en jeans. On dénature le décor....

Petite anecdote, du hall d'accueil jusqu'à l'hôtel, nous entendons toujours les cigales. Devinez ? car nous sommes fin septembre. En rigolant il m'indique qu'il fait un élevage de cigales.

Bien entendu nous sommes accompagnés jusqu'à notre avion par la berline VIP, toujours en plaisantant avec le responsable très sympa du trafic.

Notre retour à Aix les Milles nous fait revenir dans un monde plus réel.

En conclusion je comprend qu'un club comme l'ACAM ou tout autre ne puisse pas exister sur le terrain du Castellet vu le contexte de ce complexe.

MEMO-PILOTE

Réglementation

Documents

Rappel : pour chaque vol les documents suivants , en cours de validité, doivent obligatoirement être à bord de chaque avion :

Pour l'avion :

- Certificat de navigabilité
- Certificat de limitation de nuisance
- Licence de station d'aéronef (licence d'exploitation radio)

- Attestation d'assurance
- Manuel d'utilisation avion
- Carnet de route

Il est impératif que ces documents soient en permanence dans la sacoche de l'avion.

Pour le pilote :

- Licence + Certificat médical
- Pièce d'identité

(La licence même avec photo n'est pas considérée comme un pièce d'identité)

Emport de passagers

Pour l'emport de passagers, le pilote doit pouvoir justifier qu'il a effectué, comme commandant de bord, 3 décollages et atterrissages dans les 3 mois qui précèdent sur un appareil de même classe.

Attention : un touché ne compte pas pour un atterrissage.

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Les nouvelles du Club

Bienvenue à l'ACAM

Ils, elles, ont rejoint l'ACAM en août, septembre, octobre :

Jean-Claude JACOTTET	pilote
Pierre MOUTTE	pilote
Jean-Michel RICHARD	pilote
Olivier ROBERT	élève pilote
Alain SLEMPKES	pilote
Eric BOSSELUT	pilote
Paul BAYLE	pilote
J-Jacques CASTERA	élève pilote
Sabrina PERRAULT	élève pilote
Serge BELMONTE	élève pilote
Fanny BOURNEUF	pilote
Odile BRICHLER	pilote
Christian DECORMIS	pilote
Alain DELATTRE	élève pilote
Pascal HEBACKER	pilote
Christian MARECAUX	pilote
Fanny MAUSSANT	pilote
Julie POUGEON	pilote
Jeremy SCHAEFFER	pilote
Alain SEGUIN	pilote
Béranger SILVESTRE	pilote
Nicolas VAUNOIS	pilote

Bienvenue à tous et bons vols

Faites voler les jeunes du BIA

L'ACAM a offert aux jeunes titulaires du BIA de devenir membres associés du Club pour leur permettre de participer à certaines activités et en particulier de pouvoir voler comme passagers avec les pilotes qui voudront bien. Deux jeunes, Olivier et Magali sont actuellement inscrits. Alors si vous avez la possibilité de les emmener l'un ou l'autre ou les 2 au cours d'un de vos vols, ils seront très contents et ils pourront certainement apprendre quelque chose de nature à renforcer leur vocation aéronautique. Ne les oublions pas, il y a souvent une place libre dans nos avions... Catherine vous donnera leurs coordonnées pour les joindre. Merci.

Travaux Entretien Club

Prochaine journée :
Dimanche 10 Novembre
de 8h30 à 12h30

Bravos !

Ils, elles, ont réussi :

PPL théorique :
le 2 octobre :
Marie-Cécile GARCIN
Jean-Marc GENTIL
Gisèle LALLEMENT
(Karen MALKA 4 épreuves sur 5)

BB test pratique :
Marie Cécile GARCIN
Gisèle LALLEMENT
élèves de Raymond DELAUNAY

Félicitations à tous

Instructeurs

Raymond DELAUNAY sera en congé du 28 octobre au 25 novembre.

Bienvenue à :
Stéphane DELANNOY
Nouvel instructeur bénévole à l'ACAM

Flotte

Bilan des heures de vol

Il est conforme aux prévisions (sauf pour BX évidemment)

CLUB	AVIONS	AOUT		SEPTEMBRE	
ACAM	ZG	64,25		73,10	
	RU	91,15		70,00	
	EH	37,15		45,00	
	BX	0,00	192,55	0,00	188,10
USPEG	BD	47,02		36,37	
	MB	32,17	79,19	28,04	64,41
ACS	AO	3,14		1,57	
	VD	34,41	37,55	13,00	14,57
EGUILLES	FN	19,50	19,50	7,42	7,42
			329,58		276,30

Des nouvelles de BX

Les réparations sont en bonne voie. On devrait le retrouver vers la mi novembre avec une grande visite faite, un moteur neuf, un train avec freins à disques, une hélice en bois, des verrières arrières changées et une peinture entièrement refaite.

ZG

Le transpondeur a été remplacé par un neuf, Une grande visite est programmée pour le 15 janvier 2003. Il sera immobilisé au moins 15 jours. A cette occasion, les longerons seront vérifiés avec un nouveau procédé agréé et non destructif. Un programme de maintenance a la fois performant et moins contraignant identique à celui de RU lui sera ensuite appliqué.

RU

Les afficheurs radio ont été changés. Une visite 1000h est programmée fin février 2003

Les housses des sièges avants des deux 120CV on été changées.

Le premier rallye de l'ACAM

C'est par une journée magnifique avec une température printanière malgré la saison, que s'est déroulé le premier rallye de l'ACAM le dimanche 27 octobre,

L'épreuve comportait un vol à réaliser en 45 mn maximum entre le passage verticale club au départ et à l'arrivée. Le parcours comportait 10 points tournants et 10 photos à reconnaître sur le terrain et à situer précisément sur la carte michelin au 1/100.000.

Il fallait également à l'arrivée évaluer la quantité d'essence consommée.

Le classement des équipages s'est fait en fonction des points marqués pour chaque photo correctement située et des pénalités reçues pour non respect éventuel du temps imparti, et l'écart entre la quantité d'essence estimée et la quantité réellement consommée.

8 équipages ont participé à ce rallye avec plus ou moins de succès...Voici le podium :

- 1 - Serge ROBERT et son fils Valentin (15 ans)
- 2 - Gisèle LALLEMENT et Georges KOUYOU MONTZAKIS
- 3 - Jean-Marc GENTIL et Patrick BOURCHET

Mais l'intérêt de ce rallye va bien au delà du classement. D'abord, même simple, c'est une bonne école de pilotage et de navigation. Et puis surtout c'est l'occasion de se détendre, de passer ensemble une journée aéronautique agréable et sympathique qui s'est terminée autour de châtaignes grillées accompagnées de vin nouveau.

Merci aux organisateurs, Marie-Cécile GARCIN et nos amis de l'USPEG et tout particulièrement Jacques DEDIEU sans qui ce rallye n'aurait pas eu lieu. Et les châtaignes, c'est lui aussi...

Cette première expérience a été intéressante et positive. C'est sûr, il y aura d'autres rallyes à l'ACAM.

A savoir

L'Aérodrome d'Aix les Milles sera en auto-info sur 118.75 aux dates suivantes :

1er - 4 - 7 - 10 - 13 - 22 - 25 - 28 Novembre

Rappel des procédures à utiliser en auto-info :

RADIO

S'annoncer 3 minutes avant les points d'entrée, en vent arrière, en étape de base, en finale. Préciser le numéro de piste 15 ou 33. Pas d'arrivée en étape de base (AE pour 33, AN pour 15). Pas d'arrivée en finale directe

INTEGRATION DANS LE CIRCUIT

1 QFU connu :

entrer en vent arrière : soit par AN en 33, soit par AE en 15

2 Arriver verticale 1900 pieds QNH et rejoindre le début de vent arrière et non le milieu.

Pas de survol des villages des Milles et de Luynes

PAS DE TOUR DE PISTE 500 PIEDS

ENCADREMENTS

A éviter surtout s'il y a plusieurs avions dans le circuit

VERIFIER LES MANCHES A AIR

pour ne pas être embarqué dans un décollage ou atterrissage vent arrière. Remettre les gaz si nécessaire