

Aéro-Club  
Aix - Marseille*Donnez-vous des ailes...*

## EDITO

titre

*Le Président, Patrick Bouchet*

Cet hiver, la disponibilité des avions laisse à désirer. Bien des pilotes ne trouvent pas l'avion avec lequel ils voudraient faire un vol. Quelques explications s'imposent.

D'abord le Mousquetaire BX, accidenté fin juillet 2002 avant GV, revole depuis le 10 février 2003. Notre atelier de Vinon a alors commencé la Grande Visite du Dauphin ZG. Cet avion aurait pu voler jusqu'à cette date si son moteur avait tenu le coup. Mais, je rappelle que le 20 décembre, une fuite d'huile nous a fait découvrir un problème moteur, certes mineur ; un gougeon du bloc carter avait bougé; mais la sécurité aérienne imposait l'arrêt immédiat. Ce moteur totalisait 2550 H pour un potentiel maximum de 2880 H, ce qui a transformé la petite panne en arrêt définitif. Le nouveau moteur est arrivé le 18 février. La GV se terminera le 12 mars environ. Elle remet l'avion à neuf et permettra par la suite des visites annuelles avec une immobilisation moins longue, en application de nouvelles normes d'entretien mécaniques plus souples. Depuis la mi-février, et jusqu'au 8 mars, nous disposons, en remplacement de ZG, du DR400 160 cv F-BLVQ, prêté par l'Aéro-Club Manosque Vinon. C'est très sympathique de leur part et nous les en remercions très vivement.

Fin mars, le Dauphin RU aura sa visite annuelle (5 jours prévus) en application du même programme débuté par une grande visite l'an dernier. Ce n'est pas par hasard si ces visites s'effectuent en début d'année, ce fut le choix du club il y a bien des années, car la météo d'hiver nous empêche souvent de voler.

Le Piper EH, avion en métal, se contente de visites bi-annuelles, il n'y en a pas cette année et le moteur, remplacé il y a un an, est bon pour environ 3 ans.

Le Piper BD a été, lui aussi, arrêté 7 semaines pour sa visite bi-annuelle accompagnée d'un grand coup d'embellissement : peinture extérieure et selleries neuves.

Le Cessna FN a eu, début février, comme le ZG, un problème moteur à la mise en route le matin. Il lui restait 400 H de potentiel, le diagnostic n'est pas définitif mais il semble qu'on ira, là aussi, vers un changement de moteur. On est donc bien parti pour 2 à 3 mois d'arrêt.

Alors coïncidence fâcheuse, 2 moteurs se sont arrêtés 6 mois trop tôt. Coïncidence heureuse, ça arrive en plein hiver.

*suite page 2**suite de la page 1*

Ce qui est, encore mieux, c'est que ces pannes, comme beaucoup, se sont révélées à la prévol ou à la mise en route et nos pilotes vigilants ne les ont pas laissées passer.

Bien sûr, avec nos moteurs neufs, grandes visites et peintures faites, on peut penser que les immobilisations de l'hiver prochain seront plus courtes.

Malgré tout, je le dis surtout pour les plus jeunes pilotes, notre activité est toujours sujette à ces aléas et la principale qualité du pilote est la patience : envers la météo, envers le contrôle aérien et envers les pannes.

C'est sans doute ce qui fait une partie de notre grande joie lorsque l'on rentre d'une belle ballade au Mont Blanc ou en Corse. Comme on dit en planeur : " circuit réalisé comme prévu ".

Peut-être pensez-vous que l'on aurait pu faire autrement ou mieux ? Je vous donne rendez-vous le Samedi 5 avril à 15 H, pour l'Assemblée Générale annuelle du Club, c'est l'occasion ou jamais de parler de ce que l'on pourrait faire mieux dans notre Club, à l'ACAM.

Bons vols à tous.

## BALISES

### L'Assemblée Générale de l'ACAM

L'Assemblée générale ordinaire de l'ACAM aura lieu le Samedi 5 avril à 15 heures au Club.

Rappelons que l'AG est l'instance décisionnelle quant à la politique générale et la gestion du Club.

Il appartient à chaque membre du Club de faire valoir son point de vue et de voter sur les différents points à l'ordre du jour qui vous seront communiqués en temps voulu conformément aux règles statutaires de l'association.

**Il est fondamental qu'un maximum d'adhérents participe à l'AG, ou, en cas d'impossibilité, donne pouvoir à un autre adhérent pour les représenter.**

Seuls les membres à jour de leur cotisation 2003 pourront participer à l'AG.

Conformément aux statuts plusieurs mandats d'administrateurs devront être

### Riverains, projet de Charte

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie le vendredi 7 février pour mettre en place un groupe de travail chargé d'élaborer une Charte de l'environnement comme il en existe par exemple à Cannes, Avignon, etc Le Bureau Environnement de la DGAC en assurera le secrétariat. Il comprend des représentants des associations, des usagers et des institutionnels.

Certaines associations, bien connues, mettent en cause la légitimité de la Commission et refusent de participer à ses travaux.

Une fois élaborée, à échéance de la fin 2003, cette Charte, à laquelle sera adjoint un code de bonne conduite, s'imposera naturellement à tous.

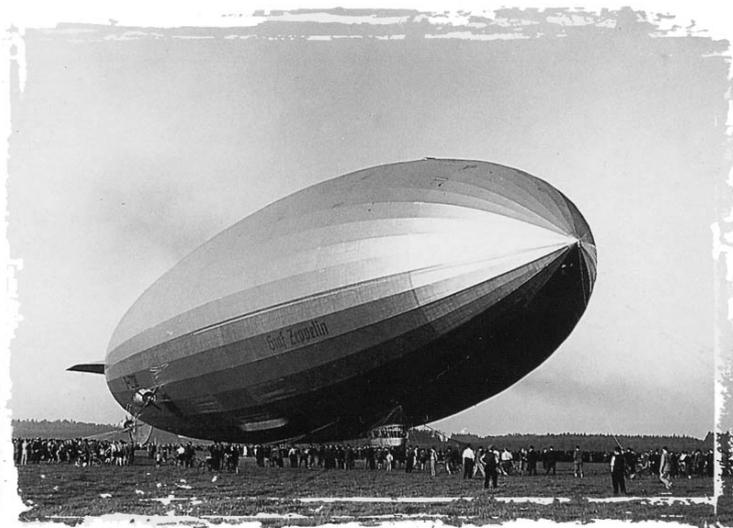
Patrick BOURCHET représentera l'ACAM dans le groupe de travail.

## Participez tous à l' ASSEMBLEE GENERALE DE L'ACAM

Samedi 5 avril 2003 à 15 heures au Club

L'AG sera suivie d'un apéritif amical

# AU DELA DU TOUR DE PISTE



## Zeppelin NT

Armand Baldi

( pourtant à l'avance ! )  
1700000 Km Passage au détecteur de métaux,  
parcourus, 590 sécurité oblige ( vous voyez les  
voyages sans journaux : " détournement d'un ballon  
accident pour dirigeable " ! ) . Puis on prend un petit  
le seul LZ bus pour aller 200m plus loin à l'aire  
127 ) peut-être d'embarquement, où l'on attendra  
occulté à l'arrivée du vol précédent.  
cause de L'approche finale se fait à 45° aux  
l'émotion moteurs - 3 Lycoming de 200 CV  
suscitée par la chacun, 1 de chaque côtés au droit de

J'ai toujours été fasciné par les ballons dirigeables, leurs formes fuselées m'attirent depuis sans doute la lecture d'un roman de science-fiction lu dans ma très jeune enfance où les quelques illustrations qui accompagnaient le texte représentaient un astronef très semblable au tristement célèbre HINDENBURG du Conte Ferdinand Graf von ZEPPELIN...

Pourquoi alors ne pas aller faire un tour vers le Lac de Constance et jeter un oeil à Friedrichshafen , la ville-mère des dirigeables ?

En ce début d'été, en Suisse, le ciel est bleu comme chez nous. Alors la décision est prise: on partira demain de très bonne heure. Il nous faudra traverser la Suisse, contourner le Bodensee par le Liechtenstein , pour arriver en Allemagne à Friedrichshafen - pas énormément de kms, mais à vitesse parfois très limitée par des panneaux scrupuleusement respectés ...

Vers 13 heures, sous les arbres d'un petit resto, au bord du lac - il fait toujours très beau - on repère l'aérodrome sur la carte, à environ 4 ou 5 Km de là.

Sur la terrasse de l'aérogare, qui domine une belle piste incroyablement près de la ville, mais où se déroulent pourtant des meetings internationaux, j'aperçois en face les bâtiments des aéronefs NT.

NT veut dire Nouvelle Technologie pour les Zeppelins renaissant d'un passé prestigieux, peu connu,

tragédie filmée de la fin du Hindenburg : 35 passagers brûlés vifs sur 96 par l'embrasement de l'hydrogène, à Lakehurst aux Etats Unis .

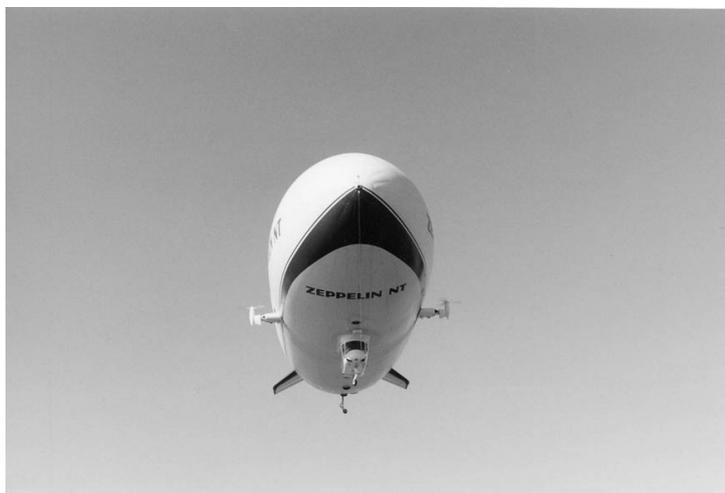
58 ans après l'interdiction de vol des zeppelins , le 16 septembre 1997 , le premier nouveau Zeppelin effectuait son premier vol : 75 m de long, 19,5 m de large , 17,4 m de haut, 8225 m3 d'hélium, 14 passagers .

Un bourdonnement se rapproche et dans le ciel toujours aussi bleu, un cigare blanc frappé du sigle ZF de la compagnie, arrive paisiblement, fait une courbe depuis la vent arrière et se pose.

Aux jumelles, on aperçoit des passagers descendre, d'autres monter ...et juste derrière, une route avec un va-et-vient de voitures.

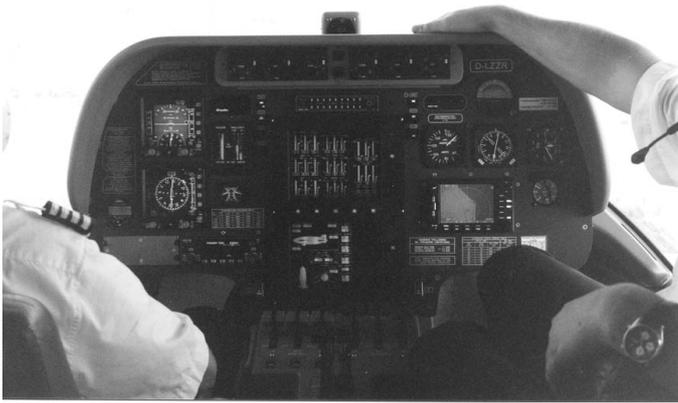
Donc, on peut aller plus près ... Arrivés là-bas , on découvre une construction d'accueil avec hôtesses, bar, comptoir où on délivre des billets. Une chance inouïe, il reste une place libre pour le vol suivant ! ( un désistement providentiel : il faut réserver des mois

la cabine sur un petit bras avec axe pouvant pivoter de 120° et 1 à l'arrière entraînant 2 hélices, l'une horizontale perpendiculaire comme l'anti-couple d'hélicoptère, l'autre dans l'axe pouvant basculer de 90° vers le bas . Ce sont eux que l'on pilote pour l'attitude et la propulsion. Il y a aussi des



commandes pour gonfler et dégonfler les ballonnets à air de manière à maintenir une forme bien rigide et compenser la variation de densité atmosphérique .

Le tableau de bord est somptueux, cadrans, écrans, colonnes multicolores. Mais dans tout ça, le pilote et son copi me semblent très décontractés, les pieds allongés vers les palonniers, la main gauche posée sur un mini-manche, tandis que la droite actionne de temps en temps les manettes des gaz ou autres . Et on



Notre ombre nous suit et encore une matinée pour visiter la tranquillement et le ville et le musée Zeppelin où est temps qui passe est reconstituée une tranche du grand déconcertant, il GRAF ZEPPELIN , en vraie semble immobile et grandeur .On reste ébahi de voir les pourtant voilà déjà petites cabines particulières, le salon l'aérodrome de avec ses tables entourées de Friedrichshafen pas fauteuils,le piano en aluminium , le très loin devant nous . fameux plan incliné vitré qui court sur Nous survolons la toute la longueur ; ébahi, curieux et ville, le centre est respectueux aussi devant les parties cerné de zones dévoilées de la structure ultra-légère et pavillonnaires et de ultra résistante de poutrelles jardins, de bosquets et constituant la carcasse . prairies à la Et puis, je suis tombé amoureux de

glisse presque sans bruit... à 45 Kts  
Le commandant de bord à maintenant autorisé les passagers à quitter leurs sièges - entre autre, du très haut de gamme .

Nous suivons le circuit Est, le long de la côte du Bodensee, entre 500 ft et 1000 ft . Nous circulons donc dans l'allée centrale très courtoisement, entre le poste de pilotage et la baie arrière, pour un festival de photos : chaque petite ville rassemble ses maisonnettes sur des mini-caps, autour de mini-golfes , chacune à son petit port de plaisance avec une multitude de voiliers biens alignés, les forêts vert foncé sont grignotées de quelques cultures , les villas et grands hôtels exhibent leurs piscines. L'ocre frange les plages et partout des baigneurs sur l'herbe brunissent au soleil .Les vedettes semblent à peine mobiles malgré leurs sillages en forme de virgules sur l'eau couleur émeraude et en toile de fond, au loin, les sommets enneigés des Alpes autrichiennes . Les passagers d'un bateau à roues à aubes nous font des signes de la main auxquels nous répondons par les deux baies latérales avant et arrière ouvertes à l'air libre .

périphérie .  
On approche, la pente est forte, mais la vitesse est très faible, précautionneuse comme un hélicoptère. La manche à air est droit devant. 3 hommes d'équipage au sol suffisent à la manoeuvre finale. L'atterrissage sur le train mono-roue est insensible, les moteurs continuent à ronronner - les pilotes contrôlent. Alternativement 1 par 1, un passager descend et un passager du vol suivant monte , ainsi l'équilibre du poids embarqué est conservé . Le soir, de l'eau remplacera le poids des 14 personnes et on renfermera le Zeppelin dans son hangar.

A l'issue de cette heure inoubliable, on nous offrira une coupe de Champagne - tradition ballon oblige - un flight book souvenir et un "certificat de vol " signé, personnellement ma chère, par le commandant de bord ...  
Maintenant, il nous restera une soirée

cette petite ville. Ici règne la douceur de vivre . Une multitude de vélos circule sur de larges avenues des quartiers de villas, dans le centre, pas de piétons pressés , des sourires aimables . Au milieu des places, on découvre avec étonnement des fontaines extraordinaires: elles sont faites à la fois pour le plaisir de l'oeil par leurs fantaisies métalliques et pour celui des enfants qui viennent chevaucher ces chimères délirantes . Très souvent de petits restaurants déploient tables et parasols dans la rue et ont un petit air de décontraction toute latine . Au bord du lac , ils sont



## AERO Friedrichshafen

C'est le plus important rassemblement européen d'aviation générale. La totalité de l'exposition aura lieu sur l'aérodrome de Friedrichshafen entre le 24 et le 27 avril. Cette année, à l'invitation de l'Aéro-Club d'Allemagne, la FNA aura un stand, et se propose de faciliter la visite des pilotes qui le souhaitent. Elle propose une journée avec le transport avion au départ de Paris pour 105 euros. (Voir Info-Pilote de février et mars, et affiche au Club)

Pour en savoir plus sur l'expo : [www.messe-friedrichshafen.de/fairs/aero](http://www.messe-friedrichshafen.de/fairs/aero)

## Histoire d'ailes de moulin ou l'entretien de l'hélice métallique à pas fixe

*Roger Craizy*



Ce type d'hélice équipe les appareils sur lesquels nous volons en général. Elle doit être surveillée à chaque visite pré vol et entretenue dans un très grand état de propreté. Les insectes et les poussières doivent être systématiquement éliminés à l'eau savonneuse et elle doit être essuyée à la peau de chamois. De sa surface lisse et propre dépend le bon rendement de l'avion.

Pour éviter de la blesser, il faut s'abstenir de mettre en marche sur une surface à base de graviers ou de petits cailloux, car elle agit comme un gros aspirateur et se fait mal dans ce cas. (1)

Toutes les 50 heures, le mécanicien d'entretien l'ausculte, vérifie qu'il n'y a pas de départ de crique, ponce les petits points d'impacts pour les rendre le plus lisse possible.

En général toutes les 1000 heures, elle est déposée et expédiée chez un spécialiste pour subir un contrôle approfondi et une remise en état du bord d'attaque des pales selon les cotes réparation du constructeur. Hors cote, elle est systématiquement remplacée. Toute avarie grave ne peut être réparée que par le fabricant et peut obliger à son remplacement. Dans ce cas il peut en coûter environ 4500 Euros soit environ 29.500 francs.

L'hélice a sa propre fiche de suivi sur laquelle sont notés les interventions et son décompte d'heures de vol. Elle a aussi une durée de vie calendaire.

Outre qu'une rupture de pale en vol (fait rare il est vrai !) est souvent grave de conséquences, nous avons donc tout intérêt à prendre le plus grand soin de nos hélices.

(1) ndlr : pour le terrain d'Aix, il faut en particulier exclure absolument toute mise en route dans la zone limite entre le parking en dur et celui en herbe.

## Réglementation "temporaire" (?)

Depuis fin décembre, diverses mesures de sûreté aérienne sont en vigueur, avec notamment la création de zones P "temporaires" autour des centrales nucléaires.

Pour notre région on note en particulier :

Un plan de vol est obligatoire au départ et à l'arrivée pour les aérodromes de Lyon-Bron (LFLY) et Cannes -Mandelieu (LFMD), au moins jusqu'au 20 mars 23h59.

Des zones interdites de 5km de rayon sur 1000m de hauteur sont créées autour de chaque centrale nucléaire et de Marcoule. Une zone protège également le Centre de

Cadarache, mais l'aérodrome de Vinon reste cependant accessible Attention : avec la zone de Marcoule le transit VFR entre Pont Saint Esprit et le point NA d'Avignon est interdit.

Les terrains de Montélimar et de Pierrelatte sont très proches des zones des centrales de Cruas et du Tricastin. Regardez bien les cartes!

Les sanctions en cas de pénétration peuvent être très lourdes : jusqu'à 45000 € et/ou 6 mois de prison !

Aucune date n'est indiquée pour la fin de ces zones à réglementation temporaire. Cela risque donc de durer très longtemps....

Le tableau descriptif de ces ZRT et les cartes de situation sont affichées au dessus de la planche de vol.

Vous les trouverez sur le site [www.nav2000.com](http://www.nav2000.com).

Et n'oubliez pas de consulter les NOTAM avant de partir.

Bons vols quand même !

## Communication interne

Le site de l'ACAM sera prochainement remanié et comportera une page d'infos et d'actualité du Club.  
En attendant vous pouvez toujours communiquer avec l'ACAM par mail : [ac.aix-marseille@wanadoo.fr](mailto:ac.aix-marseille@wanadoo.fr), les messages sont régulièrement relevés et nous ne manquerons pas de les prendre en compte et d'y répondre si nécessaire.  
Nous souhaitons pouvoir diffuser certaines informations par mail avec un maximum d'adhérents. Rien de plus simple...sauf qu'à l'usage il s'avère qu'un très grand nombre d'adresses sont fausses ou n'existent plus. N'oubliez pas éventuellement de nous communiquer tout changement en veillant bien qu'il n'y ait pas de faute (point ou tiret mal placé, orthographe du nom...)  
Enfin le groupe 1000 pilotes, apparemment en hibernation depuis de longs mois, est néanmoins toujours "actif".  
Pour mémoire : quelques adresses :

<http://perso.wanadoo.fr/acam-lfma>  
le site du meilleur aéro-club de la région .... enfin le nôtre quoi!!!!

<http://www.fna.asso.fr>  
Le site de la FNA, dans une nouvelle présentation

<http://fr.groups.yahoo.fr/group/millepilotes>

<http://pilotlist.decollage.org>  
Tout sur tout aéro

## CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

### Flotte

*Dans son édito, Patrick BOURCHET traite largement de la disponibilité de la flotte en raison des divers problèmes d'entretien ou de réparation des avions. Sans doute cela crée des difficultés, mais il faut noter qu'en l'espace de 2 ans, l'état et le potentiel des 4 avions de l'ACAM s'est considérablement amélioré : les 4 moteurs ont été changés, des grandes visites effectuées et les programmes d'entretien des 2 120cv remplacés par un autre plus économe en temps et en coût. La valeur pour laquelle nos avions sont assurés a d'ailleurs été revue à la hausse pour 2003. Cependant, une réflexion sur l'avenir de notre flotte dans les années qui viennent est nécessaire et elle a déjà été engagée par le Conseil d'Administration et va se poursuivre.*

AVIONS	TOTAL 2002	Janvier 2003
RU	875.20	64.00
ZG	746.08	0.00
EH	536.06	38.16
BX	176.45	0.00
<b>Total ACAM</b>	<b>2334.19</b>	<b>102.16</b>
MB	367.33	29.50
BD	521.46	3.46
<b>Total USPEG</b>	<b>889.19</b>	<b>33.36</b>
FN	202.00	16.00
<b>Total Eguilles</b>	<b>202.00</b>	<b>16.00</b>
AO	87.26	
VD	187.47	
<b>Total ACS</b>	<b>275.13</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>3700.51</b>	<b>151.52</b>

Le bilan final des heures de vol pour 2002 est, pour les avions de l'ACAM, un peu inférieur aux prévisions initiales (2400 h). Cela est dû principalement à l'arrêt de BX depuis juillet.

Sur l'ensemble des heures 1442.50 l'ont été en vol d'instruction.

Janvier 2003 présente un déficit d'heures important, dû à l'immobilisation de ZG et BX et, aussi à des conditions météo peu favorables.

BX, remis à neuf a repris ses vols en février.



Photo R. Delaunay

### Voyages

#### Programme Voyages Club

Une réunion "Voyages" a eu lieu le samedi 25 janvier.

Plusieurs dates et destinations ont été retenues, comme indiqué dans le tableau ci dessous.

Quelques règles ont été définies : pas plus de trois personnes par avion, pas plus de trois avions par voyage.

Au delà des dates limites d'inscription, les engagements sont définitifs.

Chaque voyage devra être précédé de 3 ou 4 réunions de préparation.

D'autres voyages peuvent encore être proposés, notamment pour le week-end de Pâques fin avril.

DATES	DESTINATION	Nb de jours	H dV	Date Limite
19-24 avril	?	?		
1-4 mai	Sicile - Sardaigne	4	12	5 avril
8-13 mai	Espagne (Andalousie Centre)	5-6	15	12 avril
29 mai-3 juin	Tunisie (Tozeur)	5-6	15	3 mai
7-9 juin	Etampes meeting La Ferté	3	6	10 mai
juillet	Suisse - Autriche			

### Vol Montagne

#### Utilisation des avions

L'ACAM désigne sous le vocable de vol montagne, les vols avec atterrissages sur altiports et altisurfaces, et non les promenades en montagne.

#### ATTERRISSAGES SUR ALTIPORTS ET ALTISURFACES :

Le Mousquetaire BX et le Rallye MB sont les seuls avions exploités à l'ACAM

pouvant être utilisés à des fins de formation et/ou d'entraînement à la qualification montagne.

Seuls les pilotes brevetés BB, TT, PPL, peuvent être formés à cette qualification.

Seuls les pilotes lâchés sur BX et MB, et titulaires de la qualification montagne, sont autorisés à atterrir en montagne comme commandant de bord.

Les Piper EH et BD peuvent être autorisés par le Président, "au coup par coup" à atterrir sur les ALTIPORTS- Piste en dur (voir ci contre), avec 3 personnes maximum à bord, et pilotés :

-soit par un TT/PPL qualifié montagne en commandant de bord

-soit un TT/PPL non qualifié montagne mais accompagné d'un instructeur qualifié montagne.

Les pilotes TT/PPL qualifiés montagne pourront utiliser les Piper EH et BD après avoir suivi un entraînement spécifique avec un instructeur.

#### Briefing Général Voyages

En voyage, les pilotes peuvent être confrontés à divers problèmes

ou situations inhabituelles.

Comment éviter certaines difficultés?

Que faire par exemple en cas de panne ou d'incident?

C'est entre autres, l'objet de ce briefing qui aura lieu :

**Samedi 12 avril  
de 9 à 12 heures**

avec  
**Patrick BOURCHET**

Cette réunion s'adresse en priorité aux pilotes qui voyagent ou souhaitent voyager au delà d'une journée, mais elle est

#### Altiports - piste en dur

A ce jour les seuls ALTIPORTS français avec piste en dur sont :

Alpes d'Huez  
Courchevel  
Megève  
Méribel  
Peyresourde

#### Stage Montagne

Un stage montagne aura lieu :

à Saint Crépin- Montdauphin  
du 26 juillet au 3 août  
sous la direction de Pierre  
PETRON

Les pilotes pourront choisir la durée de leur séjour de 1 à 8 jours.

D'autres précisions seront fournies en temps utile

# CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

## Les nouvelles du Club

### Bienvenue

Ils ont rejoint le Club en décembre, janvier et février :

Arlabd BILLAULT	Elève
Benoît FOUSSARD	PPL
Didier GIRARD	Elève
Olivier HENSEN	PPL
Gérard LEGRAND	PPL
Bernard MARTIN	PPL
Nicolas MITON	Elève
David RAFFIN	PPL
Robert POLITANO	PPL
Pierre PARDOUX	BB
Sylvain TUETA	PPL
Sebastien COURQUIN	PPL
Jennifer SEVERINO	PPL
Romain LEPAN	Elève

Bienvenue à l'ACAM.

*Une rencontre avec les nouveaux adhérents a eu lieu, pour la première fois, le samedi 15 février. Une dizaine de pilotes ou élèves pilotes étaient présents et ont pu faire un peu mieux connaissance avec le Club et son fonctionnement. La réunion s'est achevée autour d'un petit apéro sympa.*

*Pour accueillir les nouveaux adhérents et faciliter leur intégration dans le club, une telle rencontre sera organisée chaque*

### Galette des Rois

Malgré un temps peu clément, environ 25 personnes se sont retrouvées au Club le dimanche 12 janvier après-midi pour tirer les rois dans une ambiance très agréable et pour la joie des enfants présents.

### Annonce

Recherchons troisième équipier.  
Pour petits voyages d'une journée en semaine, sur EH ou BD.

Jean-Yves BUSSON  
04 94 29 05 33  
André MARCHETTO  
04 91 72 43 42

### Bravos

**Premier vol solo :**  
**Avec une mention spéciale pour**  
**Arnaud DE GENTILE**  
**lâché le 23 décembre 2002, jour**  
**anniversaire de ses 15 ans.**  
**élève de Raymond DELAUNAY**

**PPL**  
**Christian PONCET le 13 février**  
**élève de Raymond RIPERT**  
**Sylvain ELEON le 25 février**  
**élève de Arnaud ROSTAIN**



photo De Gentile

### " ICARES 2002 "

#### Brevets de Base

Anthony ARNAUD	M.Conan
Bruno MAZZONI	D.Ripert
Sylvain ELEON	A.Rostain
Jean-Marc GENTIL	R.Delaunay
Marie-Cécile GARCIN	R.Delaunay
Gisèle LALLEMENT	R.Delaunay
Philippe ARDOUIN	C.Requi

#### PPL

Didier FOUQUET	M.Conan
Michel JUANICO	M.Conan
Didier COUDRAT	A.Rostain
Fabien MILLET	A.Rostain
Antoine PINILLA	R.Delaunay
Eric RENAULT	R.Delaunay
Christian PONCET	R.Ripert
Sylvain ELEON	A.Rostain

#### Qualif Montagne

Christian HACOUT	H.Mercier
Henri PARISIEN	H.Mercier

## "SOIREE DES ICARES"

Samedi 8 mars à 20 heures

Restaurant

"LE SUN" aux Milles

### Variations pour les Icares...

*Désolés, mais nous avons du procéder à 2 changements pour la soirée des Icares, un de date et l'autre de lieu.*

*Le premier était motivé par le fait que trop peu de personnes étaient effectivement inscrites quelques jours avant la date prévue, et nous avons préféré reporter.*

*Le second tient à des problèmes de réservation de la salle du restaurant.*

*La soirée aura donc lieu au restaurant : "LE SUN" aux Milles.*

*Il a aussi l'avantage d'être beaucoup plus près puisqu'il est situé à quelques centaines de mètres seulement du seuil de piste 33, sur la route qui longe la voie ferrée.*