Donnez-vous des ailes...
ACAM le bulletin
Aéro-Club Aix - Marseille
22. juillet -août 2003

EDITO

Le point à mi-parcours

Le Président, Patrick Bourchet

Il est de tradition de faire un bilan en fin d'année, mais je pense qu'il est aussi important que les adhérents connaissent les dernières nouvelles à la fin du premier semestre.
Concernant les finances, il n'est pas nécessaire de s'étendre dans le bulletin, mais sachez que nous ferons au 30 juin un bilan comptable qui permettra au Conseil d'Administration de savoir où en est le Club et de prendre des décisions si nécessaires.
Les heures de vols effectuées (voir page 6) sont conformes aux prévisions pour les APEX RU - ZG et le Mousquetaire BX.
Il manque pour l'EH suite à son arrêt depuis le 1er mai 80 Heures
Quant au FN nous avons perdu 100 Heures, le moteur est en cours de changement. Nous pourrons le refaire voler dans la 1ère quinzaine de juillet.

Nous avons donc manqué d'avions de voyage.
Nous aurions peut-être dû louer un quadriplace, mais le CA ne l'a pas fait car il ne pensait pas que l'EH et le FN soient immobilisés aussi longtemps.
Il n'est pas si facile de réussir une location. En effet, il faut

- avoir les mêmes couvertures d'assurances que sur les autres avions.
- que l'état mécanique soit correct, ce qui ne se vérifie qu'en vol.
- que le Club ne perde pas d'argent, ne serait-ce que pour les heures de convoyage.

Pour diverses raisons un prêt d'avion d'un Club FNA voisin n'était pas possible.
Certains d'entre vous ont eu recours à la location chez SAAL.
Sachez que cette pratique n'est pas choquante.

En mai nous avons mis le BX en vente pour le remplacer par un DR 400 / 140B qui permettrait à la fois de poursuivre l'activité montagne et d'avoir un quadriplace de plus.
C'est notre solution, mais il faut un certain temps pour concrétiser ce projet.
Nous avons poursuivi l'entretien du Club House avec votre aide, les 2eme dimanche matin de chaque mois. Une demi- douzaine d'adhérents y a participé. Cet entretien est indispensable, il permet de réparer ce qui se dégrade et,de maintenir notre jardinet en bon état et de nettoyer les avions
Plusieurs membres du Conseil d'Administration sont mobilisés pour l'animation :

- Les petits repas club
- Les sorties en vol au rythme d'une fois par mois.

Votre participation vous permettra de vous intégrer au Club en y rencontrant des partenaires pour partager des vols, des idées de destinations, et aussi de mieux comprendre la vie du Club.
Adhérer au Club ce n'est pas seulement acheter des heures de vol.
Sécurité des vols

le CA va mettre en place un contrôle pour
- les validités techniques
- les validités médicales

de même nous allons suivre de plus près les pilotes n'ayant pas volé depuis plus de deux mois à l'ACAM.
Ils doivent, conformément au Règlement Intérieur, obtenir avant de voler, l'accord d'un instructeur, avec ou sans vol de contrôle en double commande, selon leur expérience et en prenant en compte les vols qui peuvent éventuellement avoir été effectués à l'extérieur de l'ACAM.
Sachez que la Tour de contrôle d'Aix a relevé en 3 mois 3 infractions à l'encontre de 3 pilotes du Club !
D'autres incidents sont également connus des instructeurs et/ou du Conseil d'Administration.
Le niveau de sécurité semble donc être tombé en ce printemps.
Nous avons la ferme volonté de le faire remonter.

Alors cet été, volez, volez bien, et surtout, volez en sécurité.

BALISES

Essence : prix et sécurité

COMBIEN ÇA COUTE

A Aix, avec nos cartes Total, l'essence 100 LL est payée par le Club 1.24 € au 11 juin (1.32 avant), ce qui est un des prix les moins chers de France pour Total.
Lorsque vous avez besoin de faire un avitaillement sur un terrain extérieur en France ou à l'étranger, le Club vous remboursera l'essence au prix d'Aix.
Il faut malgré tout fournir la facture pour que le club ait une trace comptable et qu'il y trouve le nombre de litre à rembourser.

A titre d'information, le prix du litre relevé en 2002/2003 est en Euros d'environ :

- France 1.5 à 2 - Jersey 1.2
- Italie 2 à 2.5 - Tunisie 2
- Suisse 1.4 - Malte 1.O
- Grèce 2 à 3 - Espagne 1

2 astuces :
- En France, certains terrains sont équipés d'un distributeur automatique Total (ex : Figari).
Dans ce cas le Club ne refacture pas au pilote de différentiel.
- A l'étranger, certains terrains comme Cagliari (Sardaigne) pratiquent des prix dédouanés si vous allez (d'après votre PLN) sur une destination hors Europe, ex : Tunisie ou Malte le litre est alors à 1 € au lieu de 2 € Mais à Cagliari la taxe d'atterrissage est de 50 € et l'escale dure en moyenne 2 H 30! Bien réfléchir avant de choisir ce genre d'escale.

RAPPEL DE SECURITE

Dicton : **" Il vaut mieux voler avec de l'essence qu'avec de l'angoisse "**
Alors, pas de fin de vol à sec pour rentrer à Aix, ou pour arriver à la pompe pas chère.
A l'opposé, il n'est pas nécessaire de décoller avec les piper BD et EH avec le plein complet pour des vols de 2 à 3 heures (retour de Corse).
Parti d'Aix pour la Corse avec le plein complet, il suffit en Corse de faire un complément aux languettes sur les deux ailes ou complet sur une et languette sur l'autre pour rentrer en toute
sécurité.
Par contre méfiez vous des " petits vols " genre Aix - Aubenas - Le Versoud - Aix, avec 3 commandants de bord différents, quelques tours de piste ici ou là, une navigation qui s'est éloignée de la ligne droite idéale car on a été faire du tourisme à droite, à gauche.
Les 50 derniers nautiques ne sont peut-être pas assurés avec l'essence du départ d'Aix.
Il n'y a ni honte, ni retard au retour qui compte. Arrêtez-vous à St Auban, Vinon, Carpentras etc.....
Il y aura toujours quelqu'un pour vous fournir 40 litres pour rentrer en sécurité, mais pas 150 litres pour un plein complet.
On entend souvent dire qu'ici ou là " le Club ne vend pas d'essence", mais je pense que personne ne mélange plein confortable, commerce et sécurité.
L'Union Régionale 10, regroupant les aéroclubs de PACA affiliés à la FNA, a d'ailleurs rappeler à tous qu'il ne fallait pas refuser de donner de l'essence à des avions extérieurs. Vous avez bien lu : on dit donner et pas vendre en aéronautique !

Pour conclure, si la différence entre ce que vous avez payé en prenant de l'essence à l'extérieur et ce que l'ACAM vous rembourse est de 15 €, ne pensez pas que le club vous prend 15 € ! Votre vol vous coûte 15 € de plus et le club ne perd pas d'argent. Sinon ce seraient tous les Acamiens qui vous auraient offert cette somme, certes petite, mais qui vous a permis de voir Chambéry ou la Corse.

A vous, pas à eux !!!

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Voyage à Tozeur

Antoine Mota, Gérard Vincent, Frédéric et Nicole Zarrouk

Après 3 réunions de préparation du voyage ‘‘Aix – Tozeur ’’ initialement prévu avec 2 avions (BD & EH) et 8 participants, l’incident survenu à l’EH ajouté aux obligations et contraintes diverses, font que nous ne sommes plus que 4 partants le jeudi 8 mai !

JEUDI 8 MAI :

- Première étape LFMA – LFKF :

Chacun consulte la MTO chez soi et RDV avec Nicole, Frédéric, Gérard, Antoine au terrain entre 7h00 et 7h15.
AIX - Echange d’infos MTO et NOTAMS entre nous et c’est tout bon : CAVOK pour la première branche avec vents contraires de 10 à 15 Kt, encore faut-il décoller d’Aix car il y a de la brume !
En attendant que ça se lève, chargement de l’avion, dernier briefing, vérif masse & centrage et dernière vérification des tous les documents officiels.

Vers 8h55 tout est dégagé, M.E.R., contact TWR et Frédéric roule pour la 33, remontée 33 et décollage à 9h10. La TWR avait connaissance du FPL LFKF – DTMB pour le PA 28 F-GNBD mais n’avait pas le FPL LFMA – LFKF ! ! ! En sortie de zone vers AE tout était OK. A Marignane ils n’avaient regardé que la deuxième page des 2 fax passés la veille !

On quitte Aix et on passe avec Provence puis Marseille Info pour monter au FL 55, puis FL 75 vers STP pour la traversée maritime classique. Peu de trafic VFR, visi moyenne. Nos infos MTO sont confirmées : vents contraires, turbulences et temps brumeux sur la Corse, plafond limite vers les reliefs autour d’Ajaccio. Plusieurs essais du PA en vain ! Pas d’asservissement avec le directionnel.

Passant N-W, Ajaccio nous propose une verticale des installations avec sortie par SE et une descente vers W de FGI.
Contact de Figari qui nous propose une verticale terrain et rappel fin VA 23 puis établi finale 23. Posés en douceur avec léger vent du Sud après 2h30 de vol et roulage à l’essence pour les pleins : 93 litres.

- Deuxième étape LFKF – DTMB :

FIGARI - Payement des taxes : 12 €. Passage à la MTO pour les dernières prévisions et évolutions sur la Sardaigne et la Tunisie aux FL 50 et 100. Vents des secteurs 170° et 210° de 10 à 15 Kt sur la Sardaigne et de 15 à 20 Kt pour la traversée maritime vers Tunis ! Du plaisir en perspective pour nos Pax ! ! !
…
Quelques nuages et un peu de brume nous empêchent de voir les beaux paysages de la Sardaigne allant du vert des plaines au brun des reliefs. La vitesse sol est de 90 Kt pour 2.350 - 2.400 RPM car nous rencontrons des turbulences assez sympathiques de Capo Testa à SENORBI ! – vent du Sud, 15 à 20 Kt.
…
Traversée maritime sous un ciel bleu mais turbulences encore plus sympathiques qu’en Sardaigne – vent du Sud 20 à 25 Kt - quel que soit le FL 55 ou 75 et difficile à tenir le BD en ligne de vol – Vitesse sol (mer !) 88 Kt pour 110 Kt au badin et 2.200 à 2.350 RPM ! Pas de trafic VFR.
Plus nous approchons de la côte Tunisienne et plus c’est brumeux ! On distingue sur la gauche le Cap Bon et sur la droite Bizerte. Contrôle aérien tunisien accueillant et efficace !
Verticale DTTA (Tunis) au FL 55 vers 15h50, belle vue sur la blanche ville de Tunis, quelques photos au passage et rappel Cartage Radar 121.20 en sortie de zone au cap 160° vers SOUSSE en survolant de vastes oliveraies.

Verticale DTTA

Contact Cartage Radar puis MONASTIR 119.30 approchant Sousse, point Novembre de Monastir, le long de la belle côte et au-dessus de magnifiques demeures, golfs, piscines,…
Radio passant Sousse vers 16h45 pour une semi-directe 07 – vent 20 à 25 Kt du 110° , MTO légèrement dégradée et de plus en plus de nuages et quelques gouttes sur le pare-brise, doucement le plafond descend, nous aussi et ça tombe bien !

... Cela fait environ 1h30 que nous sommes posés à Monastir et les conditions MTO à Tozeur donnent du vent de sable à 25 Kt gusting 35 du 110° ! !
Encore des turbulences en perspective, mais cette fois avec près de 7heures de vol auxquelles il faut ajouter environ 1h30 jusqu'à Tozeur, ce qui donnera au bout 8h30. Too Much ! ! !
Concertation et décision à l'unanimité de passer la nuit à Monastir.

Nous préparons plan de vol et formulaires divers ainsi que l'autorisation du survol de la Tunisie, pour un décollage le lendemain matin vers 9h00 et demande spéciale d'ouverture de l'aéroport de Tozeur pour nous ! ! ! Privilège d'un Vol Privé ! …

VENDREDI 9 MAI :

- Troisième étape DTMB - DTTZ :

MONASTIR - Après une bonne nuit et un bon petit déjeuner, direction aéroport (5 minutes à pied) pour FPL, MTO et Taxes. - Le temps est beau mais toujours venté, la MTO nous indique qu'à Tozeur les éléments se sont calmés.
Contact TWR et Gérard roule puis remonte la 25 pour un vol VFR spécial à destination de TOZEUR. Décollage vers 9h20 pour passer le point Sierra en sortie de zone à 1.500' avec contact 119.30 puis montée au FL 45 cap au 250° vers KAIROUAN, SBEITLA puis contact avec Tunis info 128.90.
Vue sur le lac salé de Sidi El Hani et survol d'interminables oliveraies. Nous passons au Sud de Kairouan, ARNEB, Sud-Est de Sbeïtla vers le VOR de Ben Aoun (BAN) et OGLAT

Passage au FL 45 dans la TMA de GAFSA avec contact 122.10 en entrée et sortie de zone. Vue sur la ville de GAFSA, la palmeraie à l'Est ainsi que sur la grande piste de Gafsa, et à l'Ouest sur le relief de J. Bou Ramli.

Contact Tozeur 120.70 puis 119.30 et la TWR 118.20, les choses changent, on nous annonce une tempête de sable. Infos terrain : Piste en service 09, vent 25 Kt et rafales 30 à 40 Kt du 110°. La TWR demande la confirmation du vol VFR Spécial du BD à destination de Tozeur - Rapide concertation à bord et décision à l'unanimité pour continuer. Cinq minutes plus tard, en descente à 3.000ft au point Novembre de Tozeur, nous sommes parallèles à la route P3, la visibilité horizontale diminue - estimation ~1.500 mètres au passage vers la palmeraie de El Hamma – (N1 de DTTZ) puis top ! Vue sur la piste. Tous feux allumés et passage en VA pour la 09. Objectif : garder la piste en vue, l'équipe veille. Sérieuses secousses dans tous les sens et toujours visuel sur la piste. Passé le seuil, 30 secondes en éloignement. L'équipe et le très actif copi navigateur veillent. La piste disparaît pendant une partie du dernier virage, c'est un peu long sans visi dans le vent de sable, piste à nouveau en vue, établi en finale 09, sérieux efforts au volant pour contrer les rafales et rester dans l'axe. Essai de l'ILS : le glide ne fonctionne pas ! Bien chahutés en finale mais bien posés vers 12h00 par vent fort et visi limite ! Good job Gérard ! ! Expérience intéressante et VFR vraiment spécial !

ça souffle !

Tous feux allumés sur la piste, au roulage entre les peignes et la sortie Bravo du taxiway, la TWR nous demande de confirmer que nous sommes posés, ils ne nous voyaient de nouveau plus ! ! C'est vrai qu'elle fait 3.225 m de long la piste mais limite pour l'Airbus A 319 qui venant de Djerba, constate l'ambiance et fait demi-tour sans se poser !
…

Oasis de Chebika

SAMEDI 10 MAI :

TOZEUR – Après une bonne nuit, petit déjeuner à 7h30.

Départ de l'hôtel avec un 4 x 4 et chauffeur d'une agence de voyage vers 8h20 en direction de TAMERZA et MIDES (ville proche de la frontière Algérienne) par la P 16, route des mines de Phosphate, en passant par la première oasis : CHEBIKA où nous rentrons dans la palmeraie pour remonter vers la source : 15 à 20 m3 / h. D'où vient cette eau ? La route est très droite, au milieu de champs de pierres, partout des pompages et de l'eau, tout autour de nous d'immenses plaines désertiques El Gharsa avec de temps à autre des constructions servant à pomper l'eau chaude en abondance dans le sous-sol, à la refroidir et la canaliser pour l'irrigation. Magnifique vue panoramique et aride d'où émergent de rares points très verdoyants que sont les oasis.

Deuxième oasis, et toujours ce contraste soudain entre un monde très minéral et la végétation dense de l'oasis. Nous passons un col, arrêt, vue sur le panorama : montagne et plaine. Arrivée à la ville de Tamerza où Nicole achète des plants de palmiers dattiers : dattes garanties dans 1 an ½ ! En route vers MIDES où nous avons un très beau point de vue sur un canyon creusé dans la roche.
Retour à TOZEUR en passant d'abord

par les gorges de Tamerza, où il y à une vraie rivière : 100 m3 /h, des vasques dans lesquelles certains se baignent, puis nous passons par la grande palmeraie de EL HAMMA irriguée par l'eau pompée en sous-sol.

Arrivés à Tozeur, apéro (4 bières) et bon repas le midi au resto " Le Petit Prince ", retour à l'hôtel, piscine et prêts à nouveau pour le départ mais cette fois vers le Sud-Ouest.

Tamerza

Départ de l'hôtel avec le même 4 x 4 et chauffeur vers 16h30 en direction des dunes de NEFTA au bord d'un chott asséché, nous roulons sur une piste de sable. Arrêt photo pour la montagne découpée en forme de dromadaire (cou de chameau) Retour sur la piste où notre chauffeur se défoule : virages serrés, descente de dune avec pente à 60°. Arrivée sur le site de " La guerre des étoiles " On s'y croirait ! Visite avec le gardien : les décors, les maisons ont été conservés intacts. Six mois pour construire ces structures en bois plâtré, avec 1.500 personnes au milieu du désert !
Arrivée à NEFTA en fin de journée, rafraîchissement en terrasse devant une profonde dépression naturelle au milieu de la ville, avec une vaste piscine ovale où l'on recueille l'eau d'un pompage pour irriguer la palmeraie. Retour vers les dunes de sable pour assister au coucher du soleil à 19h15.

Retour à l'hôtel vers 20h15.
Apéro, bon dîner à l'hôtel et discussion du programme du retour sur Monastir – unanimité pour le retour vers MONASTIR via DJERBA.

4 x 4 dans les

DIMANCHE 11 MAI :
- Quatrième étape DTTZ - DTTJ :

TOZEUR – Après un bon petit déjeuner à 7H30, direction aéroport en taxi vers 8h15.
MTO, Taxes et plan de vol DTTZ – DTTJ.

Nettoyage poussière, Pré-vol et contrôles habituels de l'appareil, logs, cartes diverses à portée de main et MER. Contact TWR, Antoine roule puis remonte la 09 pour un vol à destination de DJERBA. Décollage vers 9h20 direction GABES, contact 120.70 en sortie de zone à 1.500' puis montée au FL 35 et 55 par les points GILEX, MARZA et contact avec Tunis info 128.90.

Nous traversons une plaine désertique et le lac salé Chott Fejaj, entre du relief au Nord et du relief au Sud – Jabel Tebaga – le paysage défile : alternativement; villages, oliveraies, vastes étendues plates et pierreuses. Contrôle toujours efficace et souple en traversant les zone militaires théoriquement interdites, sans contournement jusqu'à El Hamma et GABES ville industrielle et terminal pétrolier.

Passage au FL 45 dans la TMA de Gabès, nous sommes revenus sur la côte et la mer. Contact Djerba 120.30 en entrée de zone puis descente à 1.500' vers le S1 de DTTJ. Pas mal de trafic, petit intermède avec le contrôle et le pilote tunisien d'un Airbus arrivant en même temps que nous à Djerba, et la TWR nous donne une semi-directe 09, derrière l'Airbus de Tunis air. Nous sommes posés entre deux gros à Djerba vers 11h00 soit environ 1h30 après décollage à Tozeur.
...

- Cinquième étape DTTJ - DTMB :

DJERBA – Formalités habituelles : MTO - Plan de vol – Taxes – transport avec le FOLLOW ME vers le BD.
Pré-vol et contrôles habituels de l'appareil, logs, cartes diverses à portée de main et prêt pour MER.
Contact avec la TWR et Gérard roule vers le point d'attente de la 09 pour un vol à destination de Monastir. Décollage vers 16h20 direction SFAX, contact 120.30 en sortie de zone à 1.500' puis montée au FL 45 – 2.400 RPM et après environ 30 minutes de traversée maritime, verticale DTTX où nous demandons si de la 100 LL est disponible, en définitive non. Nous asséchons complètement le réservoir droit et passons sur le gauche. Contact 123.70 en sortie de zone, puis vers EL JEM en survolant à nouveau d'immenses oliveraies, contact Monastir 119.30 passant le point Sierra en entrée de zone, puis la TWR 118.30 pour un début VA 07. Essai de l'ILS : le glide ne fonctionne pas !
Posés en 07 vers 18h10, vent du 110° pour 10 à 15 Kt, soit environ 1h50 de vol depuis Djerba.

Le FOLLOW ME jaune nous conduit à l'essence pour les pleins ; 160 litres soit 294 Dinars TTC.
Nous sommes pris en charge par le FOLLOW ME canari vers les arrivées pour les formalités de police avec le même bon accueil. Puis direction MTO et Aviation Générale pour préparation plan de vol et formalités pour le retour sur Figari du lendemain.

Nous quittons à pied l'aéroport vers l'hôtel HELYA, mais l'ambiance est très différente de celle de Jeudi soir. Une horde de Russes à envahi l'hôtel et cette fois le dîner c'est au coude à coude !

LUNDI 12 MAI :

Finale 07 à Monastir

- Sixième étape DTMB - LFKF :

MONASTIR - Après un bon petit déjeuner au coude à coude avec les ''camarades'' Russes, direction aéroport (5 minutes à pied) puis vers les bureaux AG.
Formalités habituelles : MTO, Taxes et plan de vol DTMB – LFKF, puis transport avec le FOLLOW ME vers le BD.

Pré-vol et contrôles habituels de l'appareil, logs, cartes diverses à portée de main et prêt pour MER.
Contact TWR et Frédéric roule vers le point d'attente de la 25 pour un vol à destination de FIGARI.
Décollage vers 9h30, direction Tunis, contact 120.30 en sortie de zone à 1.500' au point Novembre – SOUSSE – Le survol de la côte du Golfe de Hammamet, où de belles plages et de riches demeures se suivent jusqu'à Enfida, est simplement magnifique !
Après Sousse, montée au FL 65 – 2.400 RPM avec contact Cartage Radar 121.20 pour une verticale DTTA qui en même temps demande à un Airbus, allant vers Monastir, de maintenir le FL 55 jusqu'à notre croisement ! Sympa les contrôleurs ! Contact Tunis info128.90 passant SEPIA - Un dernier regard sur la Tunisie et nous survolons déjà la mer.
...
Posés en douceur à FIGARI vers 14h30 local, soit 3h55 après décollage à MONASTIR.
Roulage à l'essence pour les pleins : 118.5 litres.
Direction bar pour une restauration rapide : 4 sandwiches, 4 boissons et cafés.

- Septième et dernière étape LFKF - LFMA :

FIGARI - Payement des taxes : 12 €
Plan de vol et passage à la MTO pour les dernières prévisions et évolutions sur la Corse aux FL 50 et 100. Vents du 250° de 10 à 15 Kt ! sur la côte Ouest de la Corse et 10 à 15 Kt du 270° vers STP.
…
Le transit à l'Ouest d'Ajaccio se passe sans pb malgré un peu de trafic et un Mirage dans le secteur !
Passant NW, montée au FL 65 vers LONSU, MERLU, LERMA, STP, Trets avec les contacts habituels de Ajaccio 119.82, Nice 120.85, Marseille info 120.55, Provence 127.72 et enfin Aix.

Posé en 33 vers 18h30 à Aix, soit 2h30 après le décollage de Figari.
- Fin de la septième et dernière étape et du beau voyage ! -

Le récit complet avec toutes les photos couleur et des informations sur les temps de vol les consommations etc... sera prochainement disponible en

CLUB – INFOS – CLUB – INFOS

Flotte

HEURES DE VOL			
AVIONS	Mai	Juin	TOTAL
RU	103.15	95.15	198.30
ZG	85.55	97.00	182.55
EH	1.35	13.55	15.30
BX	32.05	29.00	61.05
Total ACAM	**222.50**	**235.10**	**458.00**
MB	37.00	48.30	85.30
BD	80.10	76.40	156.50
Total USPEG	**117.10**	**125.10**	**242.20**
FN	0.00	0.00	0.00
Total Eguilles	**0.00**	**0.00**	**0.00**
TOTAL	**340.00**	**360.20**	**700.20**

Maintenance

RU : une magnéto a été changée. Il démarre sans problème.
ZG : la bartterie fatiguée a été changée.
EH : la réparation de l'aile a été plus longue que prévu (délai très long de livraison d'une des pièces à changer)
FN : le moteur est en cours de changement. Il devrait revoler dans les premières semaines de juillet.

Cessna 150 F-BXNN

Le nouvel avion de l'USPEG arrive bientôt. Il sera utilisé pour l'école de début et naturellement par tous les pilotes brevetés qui le souhaitent et qui auront fait au préalable au moins un vol en DC avec un instructeur.
Le prix de l'heure solo a été fixé à 80 euros.

Merci de prendre le plus grand soin des avions

Coup de gueule !

L'équipe chargée du suivi et de l'entretien de la flotte (qui assure avec compétence une lourde et très importante tâche -ndlr) commence à être sérieusement lassée et agacée par la négligence de trop nombreux pilotes.
Des exemples :
Pour un même vol, durées différentes inscrites dans aero21 et dans le carnet de route de l'avion !
Pleins d'huile faits mais non inscrits dans le carnet de route !
Niveaux d'huile non refaits (Rappel : tout le matériel et les indications sont dans le placard au fond du hangar à gauche et la clé est dans le trousseau de chaque avion)
Pleins d'essence non faits après le dernier vol de la journée.
Caches Pitot et prises d'air non remises après le vol, et on ne parle pas des ceintures laissées "en vrac" entre les sièges, des verrieres et bords d'attaque non nettoyés (même si il y a un petit progrès)..etc.,etc…
Disons le tout net : trop de pilotes "s'en foutent".
C'est préjudiciable pour nos avions, qui sont rappelons le notre seule richesse, et peu sympathique pour les autres pilotes...
...Alors, s'il vous plait, faites un petit effort !!! Merci.

Activités Club

La nuit la plus courte

Samedi 14 juin. Les vols ont eu lieu à partir d'Avignon-Caumont où un repas était servi à la demande par le restaurant de l'aéroport. Les vols se sont faits sur RU avec Patrick Bourchet comme instructeur.
6 pilotes ont participé, 2 ont été lachés en Tour de piste.
La nuit s'est terminée par une navigation vers Aubenas et retour au lever du jour aéronautique aux Milles.
Cette nuit a permis de réaliser 5h10 de vol de nuit.
Outre le fait que certains avions utilisables en VdN étaient indisponibles, il faut bien reconnaître que l'absence de balisage aux Milles est très pénalisante et ne permet pas de développer l'activité vol de nuit de façon suffisante au Club.

Le jour le plus long

Dimanche 29 juin. Nous avons pris cette année la décision de participer au jour le plus long. Malgré l'affichage depuis plusieurs semaines d'un grand panneau d'inscription, on ne peut pas dire que cela ait été un succès. Mais on s'y attendait un peu car ce genre d'opération réclame beaucoup de préparation et d'organisation surtout lorsqu'elle ne fait pas partie de la "culture du club". Il faudra sans doute un peu de temps pour cela.
Il faut dire aussi que la canicule n'incitait pas à voler l'après-midi, et en plus la pompe à essence tombée en panne juste ce jour là, nous obligeait à aller avitailler à Avignon!!
9 pilotes ont réalisé 16h30 de vol.
Merci à Françoise qui s'est chargée du repas pour les pilotes qui le souhaitait.

Vol montagne

Un **stage montagne** aura lieu à :

Mont Dauphin Saint-Crépin
entre le 26 juillet et le 3 août,
sous la direction de Pierre PETRON.

Durée du stage au choix de chacun.
Pour plus d'informations :
P. Petron 06 10 82 42 33
Inscriptions au Club.

Sorties Club

Week-end à Langogne

Samedi 9 et dimanche 10 août
4 ou 5 avions, 10 personnes maximum
départ le samedi 9, le soir diner et bivouac "à la belle étoile"
retour dimanche 10.
Routes aller et retour au choix des équipages.
Inscriptions au Club

Barcelonnette-Gap-Saint Crépin

Dimanche 21 septembre
Une bonne occasion pour se faire lâcher à Barcelo et/ou St Crépin.

Sortie "dernier bain"

La traditionnelle sortie d'automne pour un "dernier bain " de mer avant l'hiver est cette année prévue à
Ibiza
Samedi 4 et dimanche 5 octobre.
Inscriptions au Club.
Prévoir un budget, hors heures de vol d'environ 100 à 150 euros (hôtellerie, restauration, taxis…)

"Briefing général" voyages

A l'intention des pilotes qui voyagent en France ou à l'étranger, Patrick BOURCHET a rédigé un "Briefing" général où sont abordés les problèmes ou situations imprévues auxquelles ils peuvent être confrontés, et comment y faire face. Document disponible à coté de la planche de vol.

CLUB – INFOS – CLUB – INFOS

Les nouvelles du Club

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en mai et juin:

Cécile ESPINET
Eric AILLAUD
Nicolas CHAUVET
René LAUSSEL
Aubin LE GALL
Jean-Frédéric BONDET
Michel DUPONT
Jean-Pierre BOUVIER
Laurence ROMAIN

Bienvenue à l'ACAM.

Bravos !

Lachers :
Olivier BONVIN le 23/05
Arnaud RAMILIARISON le 7/06

Théorique BB le 25/06 :
Aubin LE GALL

Théorique PPL le 14/05 :
Rohan WRIGHT le 14/05
Laurent MEGUERDITCHIAN

PPL :
Marie-Cécile GARCIN le 2/06
Gisèle LALLEMENT le 16/06

Félicitations à tous et à leurs intructeurs :
Michel CONAN
Raymond DELAUNAY
Arnaud ROSTAIN

Diplomes BIA 2003

La remise des diplômes du BIA 2003, a eu lieu au Club le samedi 14 juin après-midi et a réuni une soixantaine de personnes, les jeunes, leurs familles les formateurs…
On notait la présence de Monsieur le directeur du Centre de Contrôle Régional qui parrainait la promotion 2003 et de monsieur le proviseur du Lycée Perrin de Marseille où des cours ont eu lieu pour la première fois cette année.
Les cours ont eu un grand succès. Sur 59 jeunes inscrits, 55 se sont présentés et 54 ont obtenu leur BIA, soit 98,2% (pour 85,2 dans l'ensemble de l'Académie.)
Un grand bravo à tous.
Et merci à leurs formateurs : Jean LECUYOT, Arnaud ROSTAIN, Eric LESAGE, Vanessa SIMONCINI, M. GANIVET.
Grâce à des aides, en particulier du Conseil Général 13, tous les jeunes titulaires du BIA ont ou vont bénéficier d'une heure de vol avec un instructeur de l'ACAM.
A noter qu'un des jeunes de la promotion BIA 2002 est actuellement en formation à l'ACAM et a fait son premier vol solo il y a quelques semaines.

Entretien du Club

Tous les 2ème dimanche du mois de 9 à 12 heures.
Prochain rendez-vous :
Dimanche 13 juillet

Venez nombreux.

Congés

Cathy FRANÇON :
du 22 au 31 juillet
Raymond DELAUNAY :
du 4 au 17 août

Barbecue

Le prochain Barbecue aura lieu le

Vendredi 11 juillet à 20 heures

pour profiter ensemble de la fraicheur du soir.
Une bonne et amicale soirée en perspective.
Inscrivez vous au Club.
Participation : 12 Euros par personne

A savoir

Code transpondeur

Depuis le 2 juin et pendant plusieurs mois, tous les mouvements a proximité du terrain seront enregistrés au radar.
A cet effet les avions basés doivent obligatoirement afficher **5426** au transpondeur en mode C.
Ce code est à afficher dès l'alignement et doit rester **affiché pendant les tours de piste et les vols locaux dans les 25 NM du terrain.**
Les avions extérieurs doivent afficher le **5427** (il y a un NOTAM)

Les traces radar permettront d'établir des trajectographies qui seront exclusivement utilisées comme document de travail par la commission consultative de l'environnement qui travaille à l'élaboration d'une Charte avec les riverains.

Fermeture de Valence

L'aérodrome de Valence est menacé de fermeture à la fin de l'année.
L'association de défense de l'aérodrome, l'a.c Valence et l'AOPA proposent un grand rassemblement d'avions

samedi 12 et dimanche13 juillet.

Même pour une courte escale, c'est un moyen de manifester notre solidarité aéronautique pour tenter de sauver cette plate-forme.