

Donnez-vous des ailes...

ACAM le bulletin

Aéro-Club Aix - Marseille

28. juillet-août 2004

Vive le nouvel avion !

Le Président Patrick Bourchet

EDITO

Fin mai un important chapitre de la politique du club a été tourné : le mousquetaire F-BMBX a été vendu et son remplaçant a été trouvé à prix égal.

Il s'agit d'un DR400 quadriplace de 160cv F-GLPV qui va nous permettre de poursuivre l'activité montagne sur un appareil plus facile et moins cher, d'avoir un avion de voyage de plus mais aussi disponible pour le vol local.

Certes ce n'est pas sans un petit pincement au cœur que certains d'entre nous, à commencer par votre président, ont vu partir le "mous" qui, d'ancien aujourd'hui, sera peut être mythique demain. Seulement les règles de la vie associative ne permettraient pas de garder un avion pour une quinzaine de pilotes avec un bilan financier négatif.

L'activité des 5 premiers mois a été marquée par une baisse de 6% des heures de vol, et l'essence a augmenté de 9%, d'où un petit ajustement des prix. Si les paramètres s'inversaient au 2^{ème} semestre, le conseil d'administration est prêt à décider une baisse dès le début de 2005.

Toujours à la recherche de la bonne animation nous avons participé le 27 juin, au jour le plus long de la Fédération Française Aéronautique (c'est son nouveau nom depuis la dernière Assemblée Générale). Beaucoup de pilotes ont participé, mais la chaleur sur l'aérodrome ne permet pas un rassemblement convivial; nous prévoyons un barbecue dans l'été mais le soir, pour fêter comme il se doit l'arrivée du nouvel avion. Le club s'est équipé d'un téléviseur neuf qui nous permettra de visionner photos numériques et vidéo et d'agrémenter les permanences du dimanche. Espérons que cela incitera plus de pilotes à remplir ce devoir envers le club.

Avec le retour des bonnes conditions météo, je vous souhaite de bons



Le nouvel avion...p.2



Meeting La Ferté Alais...p.3



Croisière aux Canaries...p.5



Conduite moteur...p.6

Le nouvel avion de l'ACAM

Le "Mousquetaire" F-BMBX a été livré le 7 juin à son nouveau propriétaire, l'aéroclub Dassault.

Sa vente, conformément aux décisions de l'Assemblée générale d'avril 2003, confirmées par l'AG d'avril 2004, a permis d'acquérir, pour un prix équivalent, un nouvel avion moins "pointu" à piloter et permettant un usage plus polyvalent, à la fois voyage et montagne (avec quelques réserves concernant certaines altisurfaces). Le C.A. précisera les règles d'utilisation de cet avion.

Il s'agit du DR400 140B "Dauphin4" F-GLVP. Equipé d'un moteur de 160cv et d'une hélice petit pas, il peut emmener 4 personnes à une vitesse de croisière de 105kt avec 110 l d'essence. Il est équipé VFR de nuit. Il sera livré au Club au début du mois d'août après avoir reçu un nouveau moteur et subi une révision 3 ans dans les ateliers du constructeur APEX. C'est un avion en très bon état qui arrivera au Club.

Accessible à tous les pilotes, avec un coût de l'heure de vol raisonnable identique à celui d'EH (115 euros), il sera sans nul doute largement utilisé et permettra, outre l'agrément qu'il procurera à ses pilotes et passagers, de confirmer et consolider le redressement financier de l'ACAM.



LFMA

Horaires TWR

Seuil décalé 33

Taxiway 33

En été la TWR ferme à 20 heures. En cas d'atterrissage après 20 h n'oubliez pas de clôturer les plans de vol avec un autre organisme.

Pour être conforme à la réglementation, notamment en raison de la proximité de la voie ferrée (des conducteurs de trains se sont plaints de voir des avions très bas !), le seuil décalé 33 a été déplacé de 70 mètres vers le nord. Les nouvelles distances utilisables sont de :

Un taxiway en herbe pour la 33 sera prochainement aménagé

Tour de Piste

Hauteur

La hauteur du tour de Piste est désormais fixée à 1500 pieds QNH

Limitations d'horaires

Les tours de piste sont interdits :

Le samedi

avant 9 heures et de 12 à 14 heures

Le dimanche et les jours fériés :

avant 9 heures et de 12 à 16 heures

TODA : 1600 m

ASDA : 1600 m

LDA : 1245 m (au lieu de 1315)

Le seuil de piste doit être impérativement respecté. Rappelons qu'il doit normalement être franchi à une hauteur de 50 pieds (15 m).

Parking

Les zones de Parking sont bornées par des bandes blanches. A l'intérieur de ces marques, la circulation se fait à vue, La TWR n'assure pas d'information de trafic au sol. Soyez très vigilants.

ATIS

N'oubliez pas de contacter l'ATIS sur 136.22 au départ **et au retour** avant d'entrer dans la CTR.

Tarif des heures de vol

Pour compenser l'augmentation du prix de l'essence (passé à 1.29 E/l) et un déficit de 150 heures de vol sur les prévisions du premier trimestre, le tarif des heures de vol des avions de l'ACAM a été porté à :

ZG et RU 98 euros (+2)

EH 115 euros (+3)

Le déficit en heures, qui a touché tous les clubs, est dû pour une part à des conditions météo défavorables.

Quant au prix de l'essence, le CA procédera aux ajustements éventuellement nécessaires dans un sens ou dans l'autre.

La commission de discipline a été saisie du cas d'un pilote ayant gravement outrepassé les règles.
Il lui était reproché :
Vol de nuit sans autorisation de voyage de nuit.
Après avoir entendu le pilote concerné la CD a proposé comme sanction :
Mise à l'épreuve pendant 6 mois avec interdiction de vol comme CdB sur les avions de l'ACAM et de l'USPEG pour tout vol autre que local.
Voyages possibles seulement avec un instructeur ACAM comme CdB.
Le pilote devra également réussir un test en vol à l'issue des 6 mois.

Je rappelle que le strict respect des règlements généraux et internes au Club s'impose à tous et en toutes circonstances.

Nous faisons bien sûr confiance au sens des responsabilités de chacun, mais nous n'hésiterons pas à sanctionner tous les cas, heureusement rares, de manquement grave à ces règles, dans l'intérêt et pour la sécurité de tous, et en premier lieu du pilote fautif.

Patrick Bourchet.

AU-DELÀ DU TOUR DE PISTE

Mythique meeting : La Ferté Alais

Gilles Morse

C'est au détour d'un article du Fana de L'aviation (numéro d'avril 2004) que je découvre avec plaisir la date du prochain meeting de la Ferté-Alais. Ce dernier devant se dérouler le week-end du 29-30 mai aura comme thème principal, contexte historique oblige, les 60 ans du débarquement.

Mon sang ne fait alors qu'un tour car "débarquement" est synonyme de "Warbirds" !!! Et j'adore les Warbirds !!! Surtout le Spitfire, cheval de bataille du célèbre Pierre Clostermann, pilote de chasse renommé de la seconde guerre mondiale aux 33 victoires.

Ayant dévoré son livre, "Le grand cirque", relatant son engagement dans la RAF, je n'ai qu'une hâte, voir évoluer sa superbe monture : le Spit.



Un petit quart d'heure suffit pour convaincre ma compagne du bien fondé de ce pèlerinage et aussitôt les

entrées au meeting (25 euros / personne), les billets d'avion, et la chambre d'hôtel sont réservés. La logistique mise en place il suffit donc d'attendre patiemment le jour J.

Au niveau de la stratégie, les choses sont assez simples. A J-1, arrivée à Paris puis rejointe de l'hôtel place d'Italie. Le lendemain levé 6h00 pour la gare de Lyon de façon à prendre le RER D. C'est ce que préconise l'auteur de l'article étant donné que prendre son véhicule condamne à d'interminables bouchons à l'arrivée et au départ de l'aérodrome. Le seul hic se situe au niveau du cheminement entre la gare de la Ferté et le terrain. Il faut compter une demie heure de marche (rapide). Mon amie me maudit sûrement mais qu'importe,

l'effort sera bientôt récompensé !

Au sortir de la gare, nous sommes les premiers contrairement à ce qui était prévu aucun panneau indicateur n'a été installé. Pas de problème ! Un homme nous dépasse d'un pas assuré et nous nous mettons dans ses six heures

déterminés à ne pas se laisser distancer. Une dernière montée dans les bois et nous voilà

hangars tandis que déjà une file d'avions bien hétéroclite s'étale en tour de piste procédant sûrement aux ultimes vérifications avant le début des hostilités.

Nous sommes accueillis par un N262 qui trône à l'entrée de l'exposition statique, avion avec lequel, j'ai eu l'occasion de voyager lors de mon service militaire. L'expo statique est immense, des avions de tous types et de toutes époques sont rassemblés. Il semble y en avoir une bonne soixantaine. Cela va du Blériot au dernier Sukoï de voltige. Au fond, bien garé le long des bosquets, on aperçoit un nombre impressionnant de T6 dont sûrement celui que nous avons pu admirer lors de notre vol à St Rambert. Le Skyraider est également présent , quel monstre !

Nous déambulons donc dans les allées de ce musée à ciel ouvert et tout naturellement notre pérégrination nous amène face au Spit ! Il est magnifique, très racé et paradoxalement de taille humaine. Il sera piloté cet après-midi par un Anglais et je me languis déjà d'écouter la musique de son moteur Merlin (on ne peut pas parler de bruit !). Nous continuons donc notre marche et passons devant son ennemi juré lors de la bataille d'Angleterre : le BF109. Tout comme le Spit, il est de taille humaine mais le cockpit paraît très exigu. A peine la place de s'y

glisser et sans doute juste de quoi tourner la tête. Il est couleur alu et ne volera pas cette après-midi, dommage j'aurais bien aimé l'écouter chanter aussi.

Ensuite nous abordons des Warbirds de légende aux dimensions démesurées : Le fameux Corsair, le P47. Des géants comparés au Spit et au BF109. Viens le temps du début des présentations en vol. Attention le



Les Corsairs...

spectacle va commencer...

Le commentateur n'est autre que Bernard Chabbert qui déploie sa plus grande verve pour nous faire admirer ces joyaux de la culture aéronautique.

La mise en scène prévoit également une musique pour chaque thème évoqué, toutefois on aurait souhaité à certains moments qu'elle laisse place au silence pour pouvoir pleinement profiter des mélodies jouées par ses avions.

Voici les thèmes évoqués :

ANNÉES FOLLES :

Deux Bucker 133, deux Bucker 1131, un Skyote.

VOLTIGE :

Un Akrostar, un Sukoï 29 qui grimpe aux arbres, un Pitts S2C.

WARBIRD :

Deux T28, deux Beech 18.

VIETNAM :

Deux Skyraiders, un OV10 Bronco, un L19, un Cessna 337.

Cette présentation commence par une patrouille de 2 Skyraiders, suivi d'une mise en scène type Vietnam avec un hélico qui joue le rôle de contrôleur avancé. Pendant ce temps un des Skyraiders procède à des passes d'attaque au sol. Des explosions au sol simulent l'impact des bombes et envoient toute leur chaleur sur le

public. Le son du Skyraider est impressionnant.

ALAT :

Une Gazelle qui joue avec les arbres pour se dissimuler.

CARTOUCHE DORE :

Patrouille d'Epsilon qui clôture la matinée.

C'est l'heure de la pause déjeuner.

Nous nous rapprochons donc d'un stand d'où émane des "parfums" de

Merguez et de frites.

Sandwichs en main

nous trouvons de

l'ombre derrière un

camion de forain et

nous débriefons

tranquillement notre

matinée. Juste le

temps de faire un tour

du côté du stand de la

simulation ou l'équipe

Checksix

([www.checksix-](http://www.checksix-fr.com)

fr.com) suffoque sous

les tentes non

climatisées, le show

redémarre.

MARINE NATIONALE :

La marine est évoquée par le passage d'un Super Etendard encadré par deux

Corsairs qui se livrent à quelques

évolutions. Merveilleux le son du

moteur en étoile. Ensuite un Falcon 10

destiné à l'entraînement à la navigation

passé nous saluer.

LA GUERRE 1914-1918 :

Trois SE5A – deux FK Triplan – un

Morane Al - deux Breguet XIV -

un Spad – un Leopoldoff – un PT 17 –

un MS 138.

On peut apprécier les premiers 'zincs

de combat et l'on mesure toute

l'adresse dont il fallait faire preuve pour

ne pas aller brouter l'herbe. Ca c'est

de la gestion d'énergie !!

LA BATAILLE DE STALINGRAD :

Bataille illustrée par un JU 52-1, un

PO2-2, un Yak 3U,

un Me 109 au roulage.

LE 60ème

ANNIVERSAIRE DU

DEBARQUEMENT :

Enfin le meilleur

moment pour les

fanas !. Un B17 fait

plusieurs passages

simulant les

bombardements du

début du D-Day.

Ensuite on a droit à un

largage

de parachutistes depuis

deux DC3, suivi de

passages d'un Spitfire en couverture. Il

est beau, tout le monde scrute le ciel

pour l'admirer et tous retiennent leur

souffle !!! On sent une certaine

émotion remplir les rangs des

spectateurs. Il y a aussi le P47 et

le Mustang qui se présentent. Le

Mustang est précédé d'un sifflement

assez caractéristique.

VOLTIGE :

Démonstration de voltige par Madame

Catherine Maunoury. Plus besoin de la

présenter...

AVIATION DE LUXE ET D'AFFAIRE :

Présentation d'un Falcon 2000 et du

Super-Constellation encadré des deux

Skyraiders qui sont équipés du même

moteur d'ailleurs !

RETOUR AUX SOURCES :

Présentation au roulage cause trop de

vent de travers (4 kts environ) des

premiers avions qui ont existés : trois

Blériot, un Morane type H et enfin un

Caudron GIII.

TORA, TORA, TORA :

Le clou du spectacle : Présentation

des 18 T-6 qui font un passage en

formation inscrivant dans le ciel 'T'

'6' (fort les gars !). Puis simulation de

l'attaque de Pearl Harbor avec un

passage en file indienne et effets

pyrotechniques. Impressionnant ! Quel

plaisir de les voir nous saluer après

l'atterrissage en se plaçant face à

nous, moteur à haut régime pendant

une minute puis coupure générale en

même temps.

Voilà comment se conclut ce meeting

que je conseille vivement à ceux qui

ont la passion des vieux et beaux

avions. Je peux dire qu'on en a pris

plein les yeux, plein les oreilles sans

parler de toutes les émotions

indescriptibles que nous avons

ressenties tout au long de la journée.

A voir absolument !!!



Croisière : les Îles Canaries et Madère

Antoine Mota, Gérard Cassan, Gilles Sanson

Le 7 mai, Gérard CASSAN, Antoine MOTA et Gilles SANSON à bord du Piper F-GNBD, s'envolaient pour une croisière de 10 jours vers les îles Canaries et Madère. Un périple de 4000 nautiques à travers l'Espagne, le Maroc et ...l'Océan Atlantique, schématisé sur la carte ci-dessous, et un total de 49 heures de vol.

Le récit complet de ce voyage sera prochainement à la disposition de tous en consultation au Club. Nous en publierons de larges extraits dans les prochains bulletins.



Le Pic de Teide (Ténérife) Photo G.Cassan

...”De nouveau le Pic de Teide se dresse majestueusement à près de 12.200 pieds, avec à l'avant plan un tapis de nuages blancs et à l'arrière plan le ciel bleu azur ! Et le haut de la face Nord encore enneigée ! Quel spectacle !”



“...L'archipel des Canaries est composé de 7 îles, dont LANZAROTE, située à l'extrémité Nord-Est de l'archipel – Longueur 60 km / Largeur 20 km – 845 km² - 96.000 habitants, c'est la plus proche des côtes africaines offrant des paysages très variés depuis de grandes étendues sablonneuses et désertiques, jusqu'aux terres fertiles et cultivées en passant par de fantastiques champs de lave pétrifiée !”



Champ de lave à Lanzarote Photo G.Cassan

Conduite moteur et longévité

Raymond Delaunay

AVERTISSEMENT :

les valeurs chiffrées exprimées dans cet article se rapportent uniquement à l'avion ROBIN DR400-120.

A sa sortie d'usine ou de Révision générale, un moteur d'avion dispose d'un potentiel, c'est-à-dire d'une durée de fonctionnement prévue sans défaillance majeure, qui varie selon les types de moteurs.

Pour la plupart des avions exploités par l'ACAM, ce potentiel est de l'ordre de 2000 à 2400 heures, et peut être porté à 2400-2880 grâce à des prolongations techniques accordées selon l'état du moteur, vérifié lors des opérations d'entretien courant.

Pour pouvoir "garantir" ce potentiel, les constructeurs de moteurs et d'avions, précisent dans tous les manuels d'utilisation que **la puissance maximale continue du moteur ne doit jamais excéder 75% de la puissance nominale.**

Cela signifie qu'un moteur de 120 cv (DR400) ne devra pas délivrer plus de 90 cv en utilisation normale continue.

Le dépassement de cette limite entraînera un échauffement excessif du moteur et une usure prématurée de ses composants, un risque de panne non négligeable et des réparations importantes avant que le moteur n'ait atteint la fin de son potentiel.

L'été dernier, les quatre cylindres du DR400/120 FGSRU ont dû être remplacés et le mécanicien a constaté sur ces cylindres les traces d'un échauffement excessif.

La canicule 2003 ???

Les températures extérieures élevées ne favorisent pas le refroidissement des moteurs, chacun a pu le constater au niveau des indicateurs de température d'huile qui affichaient des valeurs supérieures à celles lues habituellement (environ 80°C)

En été cet indicateur doit être surveillé fréquemment, particulièrement pendant les phases de montée et de croisière à basse altitude.

Si l'aiguille s'approche de la ligne rouge qui correspond à une température d'huile de 118°, il est impératif de réduire la puissance et d'augmenter la vitesse pour améliorer le refroidissement.

Il est recommandé de voler haut pour bénéficier de la décroissance de température avec l'altitude (en principe 2°C par 1000 ft)

MAIS SURTOUT, il faut respecter les LIMITATIONS du Manuel de Vol concernant les puissances à ne pas dépasser.

Se reporter à la "Section V - PERFORMANCES" du manuel de vol, à la page "Puissances en croisière".

Il faut également connaître et respecter les procédures d'appauvrissement du mélange air-essence.

La méconnaissance ou le non respect de ces deux éléments essentiels de la conduite moteur suffit, à expliquer les surchauffes et les dégâts qui en découlent.

Il faut se rappeler que sur nos avions équipés d'hélice à pas fixe, c'est le TACHYMÈTRE (compte-tours) qui est l'indicateur de la puissance délivrée par le moteur et que la puissance maximale autorisée peut être dépassée BIEN AVANT QUE L'AIGUILLE DU COMPTE-TOURS MOTEUR n'atteigne la ligne rouge (2800 t/min) pour les ROBIN DR400/120.

Ce n'est qu'à partir du niveau 85 qu'il est possible de fonctionner pleins gaz en palier (manette au tableau), sans dépasser la puissance maxi de 75%

Au niveau de la mer, cette puissance maxi est atteinte à 2420 t/min.

A 3000 ft c'est 2520 t/min.

Au FL75 : 2660 t/min. .

Ces **valeurs limites** sont rappelées sur les check-lists ACAM que vous trouvez dans les avions.

Il ne faut pas oublier la règle de précaution élémentaire qui veut que **l'on se donne une marge de sécurité par rapport à une limite à ne pas franchir.**

Ainsi un pilote respectueux de son moteur, s'efforcera de ne pas dépasser 2400 t/min en palier à moins de 2000 ft d'altitude.

Il ne pourra afficher 2500 t/min qu'à partir de 3000 ft et 2600 t/min qu'au FL 75

En montée il est très important de respecter la VOM (Vitesse Optimale de Montée)

Cette vitesse est un compromis, le meilleur compromis possible testé lors des essais de l'avion, entre les performances maximales de montée (meilleure pente et meilleur taux de montée) et un refroidissement suffisant du moteur.

Sur nos avions à hélice à calage fixe, le respect de cette VOM garantit de ne pas dépasser la puissance maximale continue en montée.

Une vitesse supérieure présente donc un risque pour le moteur.

Pilotes, surveillez votre assiette et votre vitesse pendant la montée. Si la température d'huile monte trop, réduisez la puissance en maintenant la vitesse, vous ne perdrez qu'un peu de taux de montée (vario plus faible) et vous ménagerez votre moteur.

APPAUVRIR :

Voir l'article de Arnaud Rostain dans le précédent bulletin, numéro 27 de mai-juin 2004.

Le Jour le Plus Long

Nous avons participé au Jour le Plus Long dimanche 27 juin. Si beaucoup de pilotes ont volé avec au total 26h15 de vol, .l'expérience ne s'avère pas très concluante :

la formule un peu compliquée du calcul des points impose, si on veut avoir une chance de bien figurer, de faire beaucoup de vols courts, pas forcément très motivants.

Par ailleurs à cette date la chaleur dans notre région, ne favorise pas le vol l'après midi ni l'organisation d'un rassemblement convivial des pilotes.

(C'est une des raisons de l'annulation du Barbecue prévu initialement). Nous ne renouvellerons probablement pas cette expérience.

A la place nous proposons pour l'an prochain d'organiser une sortie Club, avec un maximum d'avions et de pilotes, en Corse. A Propriano par exemple.

Ce sera **"Le Jour le Plus Corse"** de l'ACAM.

Stage Montagne

Comme en 2003, Pierre PETRON organise un stage de montagne à **Mont-Dauphin Saint-Crépin du 12 au 15 juillet.**

Avion : le Rallye F-BXMB
Chaque pilote peut décider de la durée de son séjour.

Possibilités d'hébergement sur place (camping ou hôtel)

Pour tout renseignement contacter Pierre PETRON

"Fly-in" Aurillac

A l'occasion du Tour de France Aérien, la FNA organise un grand rassemblement d'avions et de licenciés .

dimanche 29 juillet à Aurillac, à environ 2 heures d'avion d'Aix.
Pourquoi pas la participation d'un avion de l'ACAM ?

Renseignements : voir "INFO-PILOTE"

Sortie "Bain d'Automne" Ile d'Elbe

Cette sortie traditionnelle aura lieu les samedi 25 et dimanche 26 septembre. 3 ou 4 avions, 12 à 16 places. Inscriptions au Club.

Sortie Toulouse "Airbus"

Elle devrait avoir lieu en septembre, mais il n'y a pas de date arrêtée.

BIA promotion "Ariane"

La remise des diplômes du BIA a eu lieu le samedi 26 juin après-midi dans les locaux de l'ACAM. décorés pour la circonstance de ballons bleus et blancs.

Cette année encore avec 45 jeunes reçus, dont 4 avec mention très bien, le taux de réussite (85%) est le meilleur de l'Académie. Bravos à tous ces jeunes et à leurs formateurs : Vanessa Simoncini, Arnaud Rostain, Jean-Luc Ganivet et Jean Lecuyot.

La promotion 2004 parrainée par l'ESA, en français l'Agence Spatiale Européenne, porte évidemment le joli nom d'Ariane. Madame Marie-Christine Contino, venue spécialement de Paris représentait l'ESA et a remis à chaque jeune présent son diplôme accompagné d'un pin d'Ariane et d'un tee-shirt. Les 4 mentions bien et le plus jeune ont, de plus, reçu un livre offert par la DGAC.

L'ESA avait également envoyé une superbe maquette d'Ariane 5 qui restera au Club.
Grâce a divers soutiens financiers,

notamment du Conseil Général des Bouches du Rhône, chaque jeune pourra bénéficier d'une heure de vol d'initiation avion effectuée à l'ACAM et d'une heure planeur effectuée avec le centre de Vol à Voile de la Crau à Eyguières.

Outre de nombreux jeunes et leurs parents on notait la présence de : M. Chazeau maire adjoint d'Aix en Provence, MmeGraziano maire adjointe d'Eguilles, colonel Raymond et J.P Hardy du Lycée militaire d'Aix en Provence, F. Bourgines de la DGAC, P. Bressennot directeur de l'aérodrome, J. Bossy président de l'UR10.

Eguilles aviation était représentée par



E.Juramy et l'ACAM par P. Bourchet et Y.Despas.

Un grand merci à Jean Lecuyot, organisateur et maître d'œuvre du BIA .

Merci également à Marie-Cécile Garcin pour l'organisation du "pot" et Cathy Françon pour l'installation et la décoration de la salle.

Bravos !

Pour fêter le nouvel avion
**Grande soirée
 Barbecue et Musique**
Samedi 7 août à 20 heures
 animation musicale G. Hubschmann

Lâchers :

Didier MUSSO le 2 mars
 élève de Raymond Delaunay
 Laure-Anne THIRY le 5 avril
 élève de Arnaud Rostain
 et Raymond Delaunay
 Léa LAVERGNE (15 ans) 26 juin
 élève de Raymond Delaunay

Brevet de Base :

Christophe PETRELLUZI le 23 avril
 élève de Raymond Delaunay

PPL :

Didier LAMBERT le 15 mars
 élève de Raymond Delaunay

Félicitations à tous.

Bienvenue

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

Marc GRECO élève pilote
 Serge JUGE BOULOGNE élève pil.
 Philippe FERRER élève pilote
 Xavier MOLIERES élève pilote
 Eric BERTRAND pilote
 Hélène GOULABERT pilote
 Serge PAULET élève pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Au 30 juin l'ACAM comptait
 192 adhérents

Comme chacun sait, le bar fonctionne en self-service. Avec le beau temps et la chaleur il est d'ailleurs largement utilisé.

Il reste cependant un petit problème d'arithmétique :

sachant qu'une boisson vaut 1 euro, combien d'euros doit-on trouver dans la boîte quand 100 boissons sont consommées ?

Élémentaire, mon cher Watson ! 100
 Eh bien non !

La réponse est : variable mais toujours en dessous (parfois assez largement) de 100.

Arithmétique de comptoir

On se perd en conjectures sur les causes de l'écart observé entre la théorie et la pratique :

"indélicatesse" de certains consommateurs ? Non, c'est tellement minable qu'on n'arrive pas à le croire !

simple oubli, distraction ? manque de monnaie ? Sans doute mais parfois ça fait quand même beaucoup !

Alors petit rappel :

1- les boissons ne sont pas offertes par le club !

2- une boisson = 1 euro

3- la maison ne fait pas de crédit !

HEURES DE VOL			TOTAL
AVIONS	mai	juin	2004
RU	78.50	67.45	349.50
ZG	73.45	76.35	331.05
EH	67.05	47.40	237.40
BX	13.45	9.10	49.10
Total ACAM	233.25	201.10	967.40
NN	65.05	50.55	373.50
MB	21.40	45.15	163.35
BD	79.45	57.30	221.30
Total USPEG	166.30	153.40	758.55
FN	7.35	30.35	57.40
Total Eguilles	7.35	30.35	57.40
TOTAL	407.30	385.25	1784.15

Flotte

RU

Le moteur de RU arrive en fin de potentiel (2400 heures) et son état ne permet pas d'envisager une prolongation importante. Un nouveau moteur a donc été commandé et sera monté début août.

NN

Au cours d'une manœuvre dans le hangar, la dérive a touché le mur endommageant le support du feu arrière. Antérieurement la casquette avait été arrachée de son support sans doute à force de tirer dessus pour régler la position du siège ! Tout cela peut - et doit - être évité avec un peu plus d'attention et de précautions. Merci

Prenez le plus grand soin des avions