

# —le bulletin—

## Aéro-Club Aix - Marseille

numéro 32.

mars - avril 2005

### EDITO



#### Choisir notre avenir

*Patrick Bourchet*

Mars, avril, c'est le temps des assemblées générales pour les associations. Celle de l'ACAM aura lieu le 2 avril.

Venez participer pour écouter les bilans, connaître les perspectives et poser toutes les questions que vous souhaitez. Notre assemblée générale réunit une centaine de pilotes et permet de véritables échanges.

Et celle de notre Fédération Française Aéronautique se tiendra le 19 mars à Paris, où je vous représenterai.

Une nouvelle équipe, que le CA de l'ACAM a décidé de soutenir, propose une politique plus offensive pour défendre notre activité.(voir p.2)

Depuis 30 ans, dans les aéroclubs, j'ai souvent entendu dire que c'était mieux avant et que l'on allait dans le mur.

Ce n'était peut être pas toujours vrai, mais je dirais que nous avions de grands protecteurs : l'armée de l'air et notre compagnie Air France qui admettaient que leurs pilotes et leurs personnels venaient pour une grande partie des aéroclubs ...la grande famille de l'aéronautique, la passion, la foi ...etc.

Aujourd'hui nous ne sommes plus qu'un sport loisir comme les autres avec quelques tares en plus :

- nous pourrions mettre la sécurité de nos pratiquants en danger : donc il faut nous contraindre avec une foule de règlements !
- notre aire de jeu est celle d'un moyen de transport grand public : donc règlements pour que l'on ne gêne pas !
- nous pratiquons un sport mécanique, cela fait du bruit, donc : re-contraintes, etc...

Alors volant sur des avions conçus il y a 50 ans, il est temps que l'on choisisse notre avenir et que l'on se fasse entendre. L'aviateur-gentleman du 20ème siècle doit sans doute, pour ce type d'action, être remplacé par l'avocat pointilleux et le communiquant télévisuel du 21ème. Notre fédération regroupant 550 clubs et 50 000 pilotes en aura les moyens, si nous en avons la volonté.

Cela vaut aussi pour notre Club. Je vous suggère donc de venir aider l'équipe qui l'anime en donnant sous quelque forme que ce soit un peu de votre force, de votre énergie, de votre volonté.

Bons vols.

#### BALISES

*Tout savoir p.2*

#### AU-DELA DU TOUR DE PISTE

*De Aix à Nuremberg p.2*



#### MEMO PILOTE

*Gestion du carburant p.5*

#### CLUB INFOS

*Programme d'activités 2005 p.6*

*Formation p.7*

*Flotte p.7*

*Les nouvelles du Club p.8*

**Assemblée Générale ACAM Samedi 2 avril à 16 h.**



### Turbulences à la FFA

La direction actuelle de la FFA doit faire face à une opposition, regroupée dans l'association « Changement de Cap » qui, globalement, lui reproche un manque de dynamisme et de réactivité face aux difficultés auxquelles l'aviation légère est confrontée.

Changement de Cap a élaboré un programme et présente une liste pour l'élection du comité directeur de la FFA.

Au cours de sa dernière réunion, le CA a pris position pour apporter son soutien à cette initiative.

Pour une information complète, voir le site internet de Changement de Cap :

<http://aviationgenerale.free.fr>

Le sénateur Claude Belot a remis il y a quelques mois au Premier Ministre un rapport sur l'Aviation Générale. Au-delà de l'analyse d'une situation de crise, il présente un certain nombre de propositions intéressantes.

Vous pouvez en prendre connaissance dans son intégralité sur le site de la FFA :

<http://www.ff-aero.fr>

ou sur celui du Sénat :

<http://www.senat.fr>

En espérant que ce rapport n'aille pas, comme beaucoup d'autres, atterrir au fond d'un tiroir !!! Mais cela dépend peut-être aussi de nous ! (cf. l'édito de Patrick.)

### Assemblée Générale de l'ACAM

L'Assemblée Générale de l'ACAM aura lieu dans les locaux du Club le :

**Samedi 2 avril de 16 à 19 heures**

A l'ordre du jour : rapport d'activité, rapport financier et quitus au trésorier, élection du conseil d'administration.

Rappelons que l'AG est l'instance décisionnelle quant aux grandes orientations de l'association. Il est donc très important que le plus grand nombre possible d'adhérents y participent et donnent leur avis.

5 postes d'administrateurs sont à renouveler statutairement plus un à la suite du départ de Claudius Deflassieux.

Tous les adhérents, à jour de leur cotisation, peuvent être candidats.

Comme d'habitude un apéritif amical clôturera la réunion.

### Réouverture du restaurant

Après des mois de fermeture, le restaurant de l'aérodrome est enfin de nouveau ouvert.

Outre un réaménagement complet, il change également de nom et vous pourrez déjeuner dans une ambiance aéronautique à :

**« LA TABLE DE MERMOZ ».**

Le restaurant est ouvert tous les midi y compris le dimanche, et le vendredi et le samedi soir.

## AU-DELÀ DU TOUR DE PISTE



**De Aix à Nuremberg**

*Adnan Demir, Bernard Levasseur*

Souhaitant se rendre à Nuremberg à l'automne pour des raisons professionnelles, Adnan DEMIR, pilote récemment breveté a demandé son soutien à Bernard LEVASSEUR pour réaliser ce vol avec EH. Récit du voyage :

Lorsque nous avons préparé la navigation la première question que nous nous sommes posé était :

« quelle météo aurons nous le jour du voyage ? »

A J-18 donc toutes les hypothèses coté de l'Alsace.

s'offraient à nous y compris la route qui était allé à Dresde,

directe qui passe sur les Alpes la CTR conseille de GENEVE le VOR de ZURICH mais

après les calculs d'autonomie nous

nous apercevons que ce n'est pas rai-

sonnable car il y a 488 Nm et surtout

5h30 de vol théorique pour une auto-

nomie d'à peine 06h00 de l'appareil (F-

GIEH) avec en plus des reliefs entre

Nord ou par le Sud selon la météo.

8500 ft et 9300ft. Nous avons vite

abandonné cette option !

Il fallait donc prévoir une escale du

BLE(ville), CBY VOR et une directe sur

STRASBOURG

Ceci étant une hypothèse optimiste

dans notre plan.

Pour cette première étape nous prévoyons une navigation directe qui passe par ASPRES/BUECH, GRENO-

BLE(ville), CBY VOR et une directe sur

STRASBOURG

Nous envisageons le pire avec une

météo dégradée et prévoyons une

contournement à l'est ou à l'ouest de

LYON

Dans cette hypothèse de MTO dégradée nous prévoyons un axe CHALON (LFLH), BESANCON (LFS), MONT BELIARD (LFSM), COLMAR (LFGA) et STRASBOURG ENTZHEIM LFST. L'étude de la carte nous permet de prêter une attention particulière aux altitudes minimales qu'il faudra respecter sur le parcours ainsi que de préparer et classer les fiches de tous les terrains (déroulements possibles)

chargée mais le plafond variait entre fl080 et fl100 ce qui nous laissait trans- quille pour la branche sud de la France Les sommets des Alpes sont biens accrochés et nous ne regrettons pas « l'option vallée du Rhône »

Nous traversons LYON sans encombre sur l'axe St GEOIRS TDP DOLE. Un peu avant DIJON le contrôle nous bascule avec REIMS Information qui

nous prévient que la zone R45S /R45C est

active cause GERO- ce que le contrôleur nous autorise immédiatement. Travers COLMAR il nous bascule avec les militaires qui croient au début

que nous allons à Colmar et nous autorisent la descente en passant la ba-

lise HO380, puis finalement nous maintenons au FL075 jusqu'à 10 Nm du terrain de Strasbourg. C'est moi qui PROB30 TEMPO 1524 2000 TSRA lui rappellerait que j'ai besoin de descendre pour atterrir, il nous avait oublié

car à l'arrivée un B737 était en approche. Je demande donc à descendre en spirale sur la vent arrière ce qui proche de 4000 à 6000, des CB dans laisse du champ au B737.

tous les recoins un ISO 0° 045 un ris- que de givrage très fort !

A LYON la MTO était même style mais en plus du brouillard avec des CB

EMBD013 ! (oui 1300 pieds !)

Deux jours avant le départ au vu de la météo et après avoir consulté un météorologue pour une prévision sérieuse, je m'interrogeais sur la faisabilité de cette navigation.

Voici les TAF & METAR que nous avions STRASBOURG ENTZHEIM (LFST) :

04008kt 6000 RA OVC015 TEMPO 1524 4000 RA BKN005 OVC010 PROB30 TEMPO 1524 2000 TSRA OVC005 SCT020CB

BALE-MULHOUSE était du même aspect et l'axe BESANCON – MONT BELIARD très perturbé avec des visi proche de 4000 à 6000, des CB dans tous les recoins un ISO 0° 045 un ris-

que de givrage très fort !

A LYON la MTO était même style mais en plus du brouillard avec des CB

EMBD013 ! (oui 1300 pieds !)

Cependant le météorologue prévoyait une « fenêtre météo » toute relative sans nous préciser la durée ni une heure approximative de début.

La veille je prends les NOTAM et j'apprends que l'opération « GERONIMO » sera en cours. Demain, les Appaches seront sur le sentier de la guerre, il faudra négocier avec le contrôle pour traverser la zone R45S /R45C.

Le lendemain matin nous prenons la météo et surprise la fenêtre météo est là ! Nous choisissons un trajet AIX – TDP DOLE – STRASBOURG. La vallée du Rhône était effectivement

Nous trouvons facilement le point de sortie Echo.

Bien que nous ayons passé la frontière c'est le contrôle français qui nous suit, nous aurons l'autorisation de basculer avec Langen Info 128.95mhz 20 minutes après le décollage, Autre particularité en Allemagne le code transpondeur pour les VFR est le 0021 pour une altitude inférieure à 5000 ft et 0022 pour une altitude supérieure à

5000 ft.

Après avoir pris contact avec Langen

NIMO mais nous lui Info le contrôleur me demande la route rétorquons que cette suivie et je lui répète notre route ci- zone s'arrête à 2600ft dessus et presque aussitôt, arrivé au

et nous continuons la VOR de SUL notre GPS nous lâche. route prévue. Devant nous le ciel s'éclaircit de L'OTAN pas très loin. Pendant que et nous demandons la j'étais en train de faire une levée de dernière MTO de doute avec les VOR de TGO et STR

Strasbourg ENT- le contrôleur m'appelle et me demande ZHEIM (LFST) . si je suis prêt à copier une clairance.

Voyant que le ciel s'éclaircissait je de- Je lui répond que je le rappelle et confirme ma position exacte par les

mande la directe sur VOR .

Lorsque je rappelle Langen Info, il m'autorise à descendre au FL70, à faire route directe vers DKB et me demande de passer avec Stuttgart control. Ceci m'a surpris car nous avons choisi cette route justement pour rester à l'écart de Stuttgart

Tout ce que nous nous étions interdit de faire venait de nous être servi sur un plateau avec la bénédiction du contrôle allemand !



En base à Strasbourg



Nuremberg

ce que le contrôleur nous autorise immédiatement.

Travers COLMAR il nous bascule avec les militaires qui croient au début

que nous allons à Colmar et nous au- torisent la descente en passant la ba-

lise HO380, puis finalement nous maintenons au FL075 jusqu'à 10 Nm

du terrain de Strasbourg. C'est moi qui torisent la descente en passant la ba-

lise HO380, puis finalement nous

maintenons au FL075 jusqu'à 10 Nm

du terrain de Strasbourg. C'est moi qui

laisse du champ au B737.

tous les recoins un ISO 0° 045 un ris- que de givrage très fort !

A LYON la MTO était même style mais en plus du brouillard avec des CB

EMBD013 ! (oui 1300 pieds !)

Cependant le météorologue prévoyait une « fenêtre météo » toute relative sans nous préciser la durée ni une heure approximative de début.

La veille je prends les NOTAM et j'apprends que l'opération « GERONIMO » sera en cours. Demain, les Appaches

seront sur le sentier de la guerre, il

faudra négocier avec le contrôle pour

traverser la zone R45S /R45C.

Au vu de la météo nous choisissons de continuer sur le VOR « SUL » puis

LAICHINGEN (EDPJ) le VOR « DKB »

et NUREMBERG (EDDN)

La météo annonce CAVOK sur Nuremberg, et après un repas dans un resto de l'aérogare nous reprenons le vol.

Devant nous un grand ciel bleu s'ouvre à nous, la visi était superbe et nous voyons arriver une couche nua-

geuse à une altitude de 5000 fts je mais auparavant nous devons re-demande pour confirmation la dernière fueller. Puis nous redemandons le rou-Météo de Nuremberg qui nous indique CAVOK vent de 3KT du 010 tempéra-ture 09/05

Nous nous apprêtons à faire du VFR on top au dessus de Stuttgart avec un grand ciel bleu.

Au loin nous apercevons les longs courriers qui montent et descendant vers l'aéroport.

Les conversations sont assez soutenues et il faut bien tendre l'oreille pour tout comprendre. Heureusement la météo ne pose aucun problème, cela me permet de me concentrer sur la phraséologie en anglais avec des accents américains, italiens, allemands...

Mais heureusement les allemands sont très compréhensibles.

Environ une heure après nous quittons Stuttgart control pour revenir avec Langen Info qui nous suivra jusqu'au portes de Nuremberg.

Peu après avoir passé le travers de nous fait régler les DKB le contrôle nous transfère avec taxes puis nous l'approche, je demande à descendre conseille sur un ordina-du FL70 à 3500 Fts ce qui m'est auto-

teur pour sortir la météo. TAF et METAR

Le contrôle nous passe avec la tour sortent quasiment ins-

qui nous autorise à continuer la vent tantanément.

arrière 01 main droite derrière un vol

La météo n'est pas en-

Lufthansa qui répond presque aussitôt

courageante temps gris

qu'il nous a en vue.

Broken à 1800 ft Scat-

red à 3500 ft pluie,

Nous trouvons presque naturellement

les bureaux de l'avia-

tion générale, l'hôtesse

avec un front sur la

moitié est de la France

mais avec une localisa-

tion assez vague.

Nous décidons quand même de partir

sachant que Strasbourg pouvait nous

accueillir au cas où.

A discréction la tour nous autorise à virer en étape de base sur le NDB 295NB qui est dans l'axe de piste 01 et nous atterrissions, le sol nous de-

mande de suivre le Follow-me qui

nous parque à l'aviation générale au

milieu de Beech 200 et autres Cessna

Citations. Y a pas de doute c'est bien

l'Allemagne.

Nous demandons le roulage et nous

sommes autorisés piste 01 avec virage

à droite sortie par Sierra.

Après discussion avec le personnel de

Nous montons dans un semblant d'en-

sol on nous indique que l'on ne pourra

tre deux couches plus ou moins grises

pas rester là pendant quatre jours,

avec une visi d'environ 3

km et de la pluie par mo-

ment éparse, le contrôle

nous dirige sur Stuttgart,

car nous avons déposé

Nuremberg, DKB, SUL,

Pontarlier, TDP et Grenoble

St Géois terme prévu de

notre première étape.

Stuttgart Control nous fait

bifurquer sur LBU quasi-

ment au 270 alors que

nous suivions un 200; nous

obtempérons pendant que

je retracais une nouvelle route et faisait un nouveau devis carburant. Au moment où je m'apprêtais à demander quelle route nous devions suivre le contrôle nous autorise sur TGO et SUL ce qui nous remet sur notre axe prévu.

Pratiquement le ciel allemand n'était que grisaille et pluie éparses avec des couches morcelées à différentes altitudes. Cependant au loin cela semblait rester stable.

Une éclaircie, du moins un plafond plus haut FL090 nous permettait de voir avec clarté Stuttgart et plus loin l'aéroport.

Nous continuons avec le même problème à la hauteur de SUL le GPS nous indique une couverture faible ( il y a quelque chose de stratégique, c'est sur !!!)

Quelques minutes après nous découvrons la forêt noire, puis le Rhin et nous pouvons apercevoir un front que j'estime sur les Vosges.



Adnan à Nuremberg



Stuttgart



Bernard, aéroport de Nuremberg

Les Allemands nous basculent avec Reims Information et j'en profite pour faire un point météo et j'apprends que Météo France est en grève, il va falloir juger à vue.

Devant nous le plafond descend vertigineusement et les nuages vont au gris anthracite.

Alors que nous étions travers Mulhouse nous croisons un appareil PA28 qui fait route inverse, je décide donc de continuer, pensant que si lui a pu passer nous passerons aussi.

Il fallait rester optimiste malgré ce que nous avions en face.

Pontarlier à 800ft avec un plafond à 1000 fts sol. Jugez plutôt!

Nous atterrissions à Bâle Mulhouse vers 16 H. Nous décidons compte tenu de l'heure de la nuit aéronautique de rester sur place.

Nous appelons le club et laissons un petit message sur le répondeur du pré-sident.

Nous en profitons pour re-fueller et lage, mais tout l'ouest était morcelé. Nous préparer l'avion pour la prochaine étape, demain.

Dans le dédale des couloirs nous arrivons (après être passés en zone Suisse, puis en zone France) à trouver le service météo qui nous confirme que la route qui nous intéresse est bouchée et qu'il est préférable d'attendre une fenêtre météo le lendemain avec une tranche horaire encore imprécise.

Ceci dit, un autre front approche de l'Ouest et le météorologue nous précise bien que si nous manquions la « fenêtre » nous risquons d'être piégés pour un moment.

Mais nous étions par terre et nous pouvions réfléchir sereinement.

Le lendemain nous étions à l'aéroport de très bonne heure afin de faire le point météo. Un coup d'œil vers l'ouest me montrait que si nous manquions la « fenêtre » nous risquions d'être piégés pour un moment. Mais nous étions par terre et nous pouvions réfléchir sereinement.

Nous montons très haut au FL095 dans un environnement de gros cumulus très blanc avec parfois des rayons de soleil et faisons route Bâle Mulhouse, Pontarlier, Oyonnax, TDP. Le trajet Pontarlier Oyonnax TDP bien que très chargé ne m'inquiétait pas car l'Ouest était très morcelé, en cas de problèmes nous aurions pris un trajet plus à l'ouest.

A ce moment du trajet nous essayons de savoir quelle météo nous aurons au sud de TDP et dans la vallée du Rhône. Entre temps nous étions en VFR on top sur TDP Grenoble St Geoirs. Et au vu des nuages que nous avions au sud il fallait oublier la directe TDP AIX.

Je demande donc à Lyon Approche une altitude de 5500ft et nous plongeons dans un trou, ce qui nous est autorisé sans discussion.

Puis le contrôle en profite pour se séparer de nous en nous passant avec Marseille Info, qu'il faudra attendre et discuter. Plus tard nous nous apercevons que j'avais raison, la fenêtre a du se refermer 1h30 après notre décollage. Tout en continuant notre route j'avais

recalculé les caps à suivre, cars nous étions sur une route parallèle à celle prévue ( TDP – AIX ) nous étions sur Valence Chabeuil Direct sur AIX qui nous faisait passer à l'est d'Orange puis Carpentras et Eguilles porte d'entrée du terrain.

Voilà ce que nous pouvons dire à ceux qui seraient tentés par ce genre de vol et surtout en cette période de l'année (Automne) :

Il faut être prêt pour plusieurs déroulements possibles, avoir confiance dans son co-pilote bien que le contrôle mutuel soit nécessaire pour une telle navigation, mais ce qui est certain c'est que les choix de routes doivent être pris collectivement et raisonnablement. Ne pas perdre de vue que la gestion de la météo aléatoire a tendance à vous faire oublier la gestion du carburant.

#### Temps de vol :

LFMA - LFST :	03h 15
LFST - EDDN :	01h 50
EDDN - LFSB :	04h 10
LFSB - LFMA :	03h 25.

Photos A.Demir, B. Levasseur

# MEMO PILOTE



## Gestion du carburant

*Patrick Bourchet*

Rappel de la question posée dans le numéro précédent :

Comment gérez vous votre quantité d'essence avant et pendant le vol ?

En 2 mois j'espère que votre réflexion a été intense car le sujet en vaut la peine il représente à lui tout seul 50 % des causes d'accidents, le reste étant pour 40% les erreurs du pilote souvent en gestion du vol parfois en pilotage et les 10% restants étant les pannes et les collisions.

Votre tentative de réponse aussi imparfaite soit elle, est déjà capitale car elle vous a permis de savoir si ce point clé de vos vols était laissé au hasard, ou géré en fonction de quelques restes de votre formation, avant ou post brevet, plus ou moins bien organisés dans votre tête et exécutés lors de vos vols. Si vous avez trouvé un petit bout de

méthode c'est déjà bien il n'y a plus qu'à l'améliorer.

Si vous n'en avez pas alors lisez la suite avec attention vous allez pouvoir

très facilement augmenter votre sécurité en vol.

### Gestion de l'essence avant le vol :

Voici quelques questions auxquelles vous devez donner une réponse avant de démarrer votre moteur :

Combien vais je consommer pour le vol prévu ?

Combien vais je consommer vers un déroulement possible pour cause météo, indisponibilité de la piste prévue... ?

Combien y a t il de litres d'essence dans mon réservoir ou mes réservoirs ?

Quels réservoirs vais je utiliser, à quel moment en fonction de l'équipement

des avions sur lesquels je vole ?

Au club la diversité des appareils peut engendrer un relâchement dangereux chez le pilote trop confiant. Un rappel ce ne sont pas les avions ou les réservoirs qui posent problèmes c'est bien la façon de s'en servir du pilote qui est le commandant de bord qui crée la situation dangereuse

### Pendant le vol :

comment je vérifie la quantité d'essence qu'il me reste ?

Ai-je des décisions à prendre selon la consommation réalisée et le déroulement du vol ?

Si vous avez des réponses satisfaisantes à ces questions c'est bien. Si ce n'est pas le cas lisez attentivement l'article que nous publierons dans le prochain numéro.

D'ici là...faites très attention !!

# CLUB - INFOS



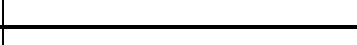
## Activités club 2005

Nous vous proposons un programme d'activités pour l'année 2005.

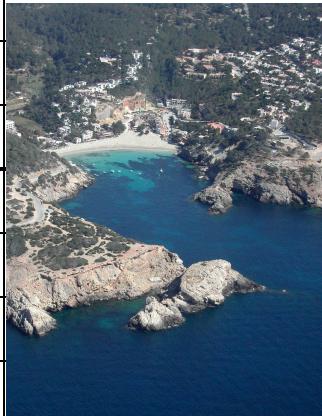
Cette proposition n'est pas fermée et vous pouvez faire part de vos suggestions pour les sorties, voyages...

Enfin certaines dates peuvent éventuellement être modifiées.

Des listes d'inscription sont affichées au Club.

Mois	Date	Activité Vol ACAM	Voyages	Activité Sol
MARS	Dimanche 6 mars	Sortie "Riviera" ALBENGA		
				
	Dimanche 20 mars			Journée Jeux
AVRIL	Samedi 2 Avril			ASSEMBLEE GENERALE
	Dimanche 10 avril	Tour du MONT-BLANC		
	Dimanche 17 avril	RALLYE ACAM USPEG		Barbecue
	V 22 S,236 D,24 avril	Visite AIRBUS TOULOUSE	TOULOUSE 3-4 avions	
				
MAI	Du J, 5 au D, 8 mai		SICILE 3 avions	
	V.13 S.14 D15 mai	Meeting "La Ferté Alais"	ETAMPES 1ou2 avions	
	Du S,21 au J, 26		CROATIE 3 avions	
	Dimanche 29 mai	Jour le plus Corse		
JUIN				
	Du S,11 au J.,16		PRAGUE 3 avions	
	Samedi 18 juin			Diplômes BIA
	Du S,25 au Ma, 28		MALTE ?	
JUIL.				
	Du 16 au 23 juillet	Stage MONTAGNE		
<b>Tour du Mont-Blanc</b> Dimanche 10 avril <b>Briefing préparatoire</b> <b>Jeudi 31 mars à 18 heures</b>				Photos : G.Lallement, Y.Despas, X

SEPT.	V.2,S. 3 D. 4 Sept.	Salon ULM BLOIS	Aix - BLOIS 1 ou 2 avions	
	Dimanche 11 Sept.			ASSOGORA
	Du S,24 au Me 28		TRIPOLI ? ou TUNISIE ?	
OCT.	Sam 1 Dim 2 octobre	Sortie Bain d'automne BA-BALEARES 3-4 avions		
	Dimanche 16 matin	Perfect, Atterrissage à Aix		
	Samedi 29 octobre			Soirée PHOTOS, CHATAIGNES



*Consultez les panneaux d'affichage*

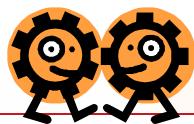


## Formation

### Horaires Instructeurs

#### Demi-saison du 1er AVRIL au 30 AVRIL 2005

	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIM.
DLY	12H / 20H	15H / 20H	9H / 16H		9H / 14H		
RTN			11H / 20H	11H / 20H	12H / 20H	11H / 20H	



## Flotte

Heures de vol	TOTAL
AVIONS	JANV FEV
	<b>2005</b>
RU	51.25
ZG	38.40
EH	14.20
VP	19.55
<b>Total ACAM</b>	<b>124.20</b> <b>109.45</b> <b>234.05</b>
NN	48.00
MB	35.55
BD	17.05
<b>Total USPEG</b>	<b>101.00</b> <b>94.35</b> <b>195.35</b>
FN	4.10
<b>Total Eguilles</b>	<b>4.10</b> <b>1.00</b> <b>5.10</b>
<b>TOTAL</b>	<b>229.30</b> <b>205.20</b> <b>434.50</b>

### Coup de jeune pour ZG

Il doit revenir vers le 10 mars avec des longerons renforcés conformément à la « CN longerons » et un fuselage entièrement ré entoilé et repeint. Il doit aussi être équipé d'un silencieux dans le mois qui vient.



« Lifting » pour ZG.

Photo R. Delaunay

Il vient de subir une GV et sera disponible début mars.

### Horamètres

#### MB

Tous les avions de l'ACAM qui n'en

Le Rallye devrait être immobilisé une fois par mois de mai pour une recevoir un horamètre.

*Prenez le plus grand soin des avions*



## Au revoir Claudius !

A 83 ans, Claudio DEFLASSIEUX quitte Les Milles où il demeurait et la Provence, pour aller s'installer dans la région de Besançon.

C'est un des plus anciens pilotes de l'ACAM qui s'en va.

En 1977 il rejoint le Club où il a pratiquement fait toute sa « carrière » aéronautique. Formé au vol moteur par Henri MERCIER, il attrape très vite le virus du vol montagne et obtient sa qualification montagne en 1981. Il a également été pilote de planeur.

Parallèlement à son activité de pilote, Claudio a été pendant très longtemps, et jusqu'à maintenant, membre du Conseil d'Administration du Club.

Au revoir Claudio,  
et un grand merci.



Photo R.Delaunay

## Réservations par Internet

Depuis le 1er mars, toutes les réservations se font sur le site internet :

[www.acam.openflyers.org](http://www.acam.openflyers.org)

vous pouvez y accéder à partir de n'importe quel ordinateur connecté à internet ou du poste de réservation à votre disposition au club. Il n'y a évidemment plus de cahier papier les 2 systèmes étant incompatibles.

Un mode d'emploi détaillé est à votre disposition au Club.

Si vous ne disposez pas d'accès internet et si vous ne pouvez pas faire autrement, téléphonez (mais le moins possible...) au secrétariat qui réservera pour vous.

## Les nouvelles du Club

### Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en janvier et février :

Stephane AIRAUDI  
Pierre CALLOCH  
Michel CASTELLI  
Georges MOTTE  
Stéphane SERRE  
Xavier GRIMALDI

pilote  
pilote  
élève pilote  
élève pilote  
pilote  
pilote

Lâchers :

Gilles BOYER  
Le 2 février  
Elève de R. Delaunay

Kevin LALLUT  
Le 17 février  
Elève de M. Conan

BB :

Olivier BONVIN  
Le 26 janvier  
Elève d'A. Rostain

### Bravos !

Bienvenue à l'ACAM.

Félicitations à tous.

## Soirée des Icares

La soirée des « Icares » a eu lieu comme prévu le 29 janvier dans une des salles du « Holiday Inn » d'Aix en Provence.

Nous étions une soixantaine pour fêter les nouveaux brevetés de l'année 2004. Au cours de l'apéritif, Patrick BOURCHET a donc félicité et remis un « diplôme » et un presse papier en verre gravé à leur nom à chacun des nouveaux brevetés au nombre de 10 cette année (8 PPL et 2 BB)

Enfin, Patrick a remis un « Icare d'honneur » à notre ami Claudio DEFLASSIEUX, très ému, qui nous quitte après une longue et belle carrière de pilote privé à l'ACAM. (voir ci-contre)

Comme souvenir et en signe d'amitié nous lui avons remis une belle maquette en bois d'un DR400... accompagnée de quelques flacons que, n'en doutons pas, il videra à la santé du Club.

La soirée se poursuivit avec le repas dans une ambiance sympathique et agréablement animée musicalement par notre ami Georges HUBSCHMANN au clavier et un de ses amis guitariste. Nous les en remercions ainsi que les organisateurs de la soirée.

En espérant que l'on se retrouvera encore plus nombreux l'année prochaine.

## Les « Rendez-vous du Samedi »

Vous voulez connaître les dernières nouvelles du Club, rencontrer des copains pilotes, en connaître de nouveaux ou, simplement passer un moment agréable.

Nous vous proposons un rendez vous hebdomadaire :

### le samedi à 12h au bar du Club

suivi d'un repas convivial au restaurant de l'aérodrome.

Vient qui veut quand il veut avec qui il veut. Un bon moyen pour tous de garder le contact et pour les nouveaux adhérents de mieux connaître le Club.

Allez, à samedi...

**Assemblée Générale ACAM Samedi 2 avril à 16 h.**