

EDITO



Choisir notre avenir

Patrick Bouchet

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 re-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 communicant 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 s'offraient à nous y compris la route directe qui passe sur les Alpes la CTR de GENEVE le VOR de ZURICH mais après les calculs d'autonomie nous nous apercevons que ce n'est pas raisonnable car il y a 488 Nm et surtout 5h30 de vol théorique pour une autonomie d'à peine 06h00 de l'appareil (F-GIEH) avec en plus des reliefs entre

8500 ft et 9300ft. Nous avons vite abandonné cette option !

Il fallait donc prévoir une escale du coté de l'Alsace. Un pilote de l'ACAM qui était allé à Dresde, nous déconseille BALE-MULHOUSE (LFST) cause fort trafic.

Nous optons donc pour STRASBOURG-ENTZHEIM (LFST) qui présentait l'avantage d'être à mi-chemin en latitude nord et de permettre de contourner la zone de Stuttgart par le Nord ou par le Sud selon la météo.

Pour cette première étape nous prévoyons une navigation directe qui passe par ASPRES/BUECH, GRENOBLE(ville), CBY VOR et une directe sur STRASBOURG

Ceci étant une hypothèse optimiste dans notre plan.

Nous envisageons le pire avec une météo dégradée et prévoyons une route par la vallée du Rhône avec contournement à l'est ou à l'ouest de LYON

Dans cette hypothèse de MTO dégradée nous prévoyons un axe CHALON (LFLH), BESANCON (LFSA), MONTBELIARD (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 (déroutements possibles)



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 – MONTBELIARD très perturbé avec des visis proche de 4000 à 6000, des CB dans tous les recoins un ISO 0° 045 un risque 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

chargée mais le plafond variait entre fl080 et fl100 ce qui nous laissait tranquille 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 GERONIMO mais nous lui rétorquons que cette zone s'arrête à 2600ft et nous continuons la route prévue. Devant nous le ciel s'éclaircit et nous demandons la dernière MTO de Strasbourg ENTZHEIM (LFST). Voyant que le ciel s'éclaircissait je demande la directe sur

Strasbourg en survolant les VOSGES, 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 balise HO380, puis finalement nous maintiennent au FL075 jusqu'à 10 Nm du terrain de Strasbourg. C'est moi qui 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 laisse du champ au B737.

A STRASBOURG, accueil sympathique, le refuelling est réalisé en moins de 25 minutes.

Le personnel de l'aviation générale nous met en contact avec un contrôleur de la tour pour des explications sur les points de sortie et la procédure pour partir sur l'Allemagne.

Pendant ce temps la météo sur le trajet allemand sort sur les imprimantes.

Grâce à l'aimable hospitalité de tous, nous aurons fait le plein, pris la météo, payé la taxe, déposé le plan de vol en 40 minutes.

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.

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 Info le contrôleur me demande la route suivie et je lui répète notre route ci-dessus et presque aussitôt, arrivé au VOR de SUL notre GPS nous lâche.

En fait il doit y avoir un site stratégique de L'OTAN pas très loin. Pendant que j'étais en train de faire une levée de doute avec les VOR de TGO et STR le contrôleur m'appelle et me demande si je suis prêt à copier une clairance. Je lui répond que je le rappelle et confirme ma position exacte par les 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 avions 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 !



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

geuse à une altitude de 5000 fts je demande pour confirmation la dernière Météo de Nuremberg qui nous indique CAVOK vent de 3KT du 010 température 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 descendent 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 DKB le contrôle nous transfère avec l'approche, je demande à descendre du FL70 à 3500 Fts ce qui m'est autorisé.

Le contrôle nous passe avec la tour qui nous autorise à continuer la vent arrière 01 main droite derrière un vol Lufthansa qui répond presque aussitôt qu'il nous a en vue.

A discrétion la tour nous autorise à virer en étape de base sur le NDB 295NB qui est dans l'axe de piste 01 et nous atterrissons, le sol nous demande 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.

Après discussion avec le personnel de sol on nous indique que l'on ne pourra pas rester là pendant quatre jours,

mais auparavant nous devons re-fueller. Puis nous redemandons le roulage vers le parking aviation légère où stationnent un PA28 Turbo un R22 Robinson et un Cessna 182.



Le retour fut plus incertain, la veille nous avons pu apercevoir une dégradation nette du temps, nous prenons de la marge et partons pour l'aéroport 3 bonnes heures avant le décollage.

Nous trouvons presque naturellement les bureaux de l'aviation générale, l'hôtesse nous fait régler les taxes puis nous conseille sur un ordinateur pour sortir la météo. TAF et METAR sortent quasiment instantanément.

La météo n'est pas encourageante temps gris Broken à 1800 ft Scattered à 3500 ft pluie, avec un front sur la moitié est de la France mais avec une localisation assez vague.

Nous décidons quand même de partir sachant que Strasbourg pouvait nous accueillir au cas où.

Nous demandons le roulage et nous sommes autorisés piste 01 avec virage à droite sortie par Sierra.

Nous montons dans un semblant d'entre deux couches plus ou moins grises

avec une visi d'environ 3 km et de la pluie par moment éparse, le contrôle nous dirige sur Stuttgart, car nous avons déposé Nuremberg, DKB, SUL, Pontarlier, TDP et Grenoble St Geoires terme prévu de notre première étape.

Stuttgart Control nous fait bifurquer sur LBU quasiment au 270 alors que nous suivions un 200; nous obtempérons pendant que

je retraçais une nouvelle route et faisais un nouveau devis carburant.

Au moment où je m'apprêtais à demander quelle route nous devons 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 éparse 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.



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

Nous atterrissons 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 président.



Nous en profitons pour re-fueller et 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 manquons 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 m'incitait à décoller immédiatement compte tenu de l'environnement nuageux, je ne voulais pas que la fenêtre météo se ferme pendant que 1 heure s'écoulerait pour aller au bureau météo et discuter. Plus tard nous nous apercevrons que j'avais raison, la fenêtre a du se refermer 1h30 après notre décol-

lage, mais tout l'ouest était morcelé.

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 Geoires

Et au vu des nuages que nous avions au sud il fallait oublier la directe TDP AIX.

Je demande donc à Lyon Approche d'amorcer une descente sur Valence à une altitude de 5500fts 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 d'être travers Montélimar pour capter.

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 déroutements possible, 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 Bouchet

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 déroutement 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 :

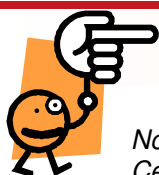
comment je vérifie la quantité d'essence qu'il me reste?

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



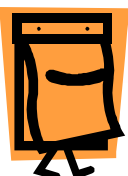
Activités club 2005

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		
Tour du Mont-Blanc Dimanche 10 avril Briefing préparatoire Jeudi 31 mars à 18 heures				
			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.			
	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, CHA-TAGNES

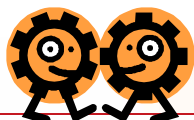
Consultez les panneaux d'affichage



Formation

Horaires Instructeurs

Demi-saison du 1er AVRIL au 30 AVRIL 2005							
	LUNDI	MARDI	MERCR.	JEUDI	VENDR.	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	2005
RU	51.25	53.25	104.50
ZG	38.40	4.50	43.30
EH	14.20	23.15	37.35
VP	19.55	28.15	48.10
Total ACAM	124.20	109.45	234.05
NN	48.00	47.45	95.45
MB	35.55	34.20	70.15
BD	17.05	12.30	29.35
Total USPEG	101.00	94.35	195.35
FN	4.10	1.00	5.10
Total Eguilles	4.10	1.00	5.10
TOTAL	229.30	205.20	434.50

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.

FN

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

MB

Le Rallye devrait être immobilisé une partie du mois de mai pour une grande visite



« Lifting » pour ZG.

Photo R.Delaunay

Horamètres

Tous les avions de l'ACAM qui n'en sont pas équipés (ZG, RU, EH) vont recevoir un horamètre.

Prenez le plus grand soin des avions



Les nouvelles du Club

Au revoir Claudius !

A 83 ans, Claudius 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, Claudius a été pendant très longtemps, et jusqu'à maintenant, membre du Conseil d'Administration du Club.

Au revoir Claudius,
et un grand merci.



Bienvenue

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

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

Bienvenue à l'ACAM.

Lâchers :

Gilles BOYER
Le 2 février
Élève de R. Delaunay
Kevin LALLUT
Le 17 février
Elève de M. Conan

BB :

Olivier BONVIN
Le 26 janvier
Élève d'A. Rostain

Bravos !

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 Claudius 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 poursuit 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.

Réservations par Internet

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

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 « 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.