

### EDITO



### Bonne saison

*Patrick Bouchet*

Avec le mois de mai, voici le retour de la meilleure saison pour les aviateurs provençaux, après l'hiver et avant les grosses chaleurs de l'été.

Dans Openflyers les réservations pour les petits et grands voyages se bousculent. Et c'est tant mieux.

Les sorties et voyages proposés connaissent un certain succès. Pour fin juillet le stage montage de l'Alpe d'Huez va mobiliser plusieurs avions et instructeurs car plus d'une douzaine de pilotes est attendue !

Les pilotes de montagne volent et participent à des rassemblement en France et en Italie.

Nous pouvons espérer atteindre les objectifs qui ont été présentés à l'Assemblée Générale.

Malgré un léger fléchissement de l'activité l'année dernière, l'ACAM a retrouvé des finances saines.

L'ACAM 2004 a apuré la totalité de ses dettes et mis fin à ses crédits.

L'ACAM 2005 devrait pouvoir constituer les provisions nécessaires en vue des changements de moteurs et des visites annuelles.

Il nous reste à pratiquer notre activité dans un bon esprit associatif.

250 à 300 pilotes autour de 8 avions, c'est une activité bouillonnante qui demande à chacun une grande discipline. Sans cela c'est rapidement la pagaille, et notre loisir perd beaucoup de son charme.

Aussi je rappelle les grandes règles de notre vie associative : réservez les avions juste le temps dont vous avez besoin, si vous annulez, faites-le dès que possible et avant la fin du délai réglementaire, le créneau que vous libérez peut intéresser un autre pilote, ramenez votre avion à l'heure prévue, faites le plein d'essence, laissez en ordre la cabine, nettoyez la verrière et les bords d'attaque, remplissez soigneusement le carnet de route, parquez correctement l'appareil, etc...

Salariés et bénévoles pourront ainsi se consacrer à l'essentiel.

Enfin, le silencieux du ZG doit être monté très prochainement, il symbolise notre volonté de cohabitation avec nos riverains, volonté qui devrait se traduire par la signature de la charte en juin.

Bons vols

### BALISES

Assemblée Générale p.2  
Respect des zones p.3  
Modifications de zones p.3

### MEMO PILOTE

Gestion du carburant p.4



### CLUB INFOS

Activités Club p.5-6-7  
Formation p.7  
Flotte p.8  
Les nouvelles du Club p.8



L'Assemblée Générale de l'ACAM a eu lieu comme prévu le samedi 2 avril. La séance est ouverte à 16h, 80 membres sont présents ou représentés, sur 197 membres à jour de leur cotisation.



Patrick BOURCHET présente le rapport moral :

Le nombre d'heures de vol est de 2135 pour les 4 avions de l'Acam soit -12% par rapport à 2004. Le déficit est dû au fait que les pilotes brevetés volent moins. Les heures de formation sont stables. Au total avec l'USPEG et Equilles Aviation nous avons effectué 3700 heures. Nous sommes le 6 ou 7ème plus gros club de la région.

La trésorerie est saine. Les dettes sont apurées, les crédits sur RU et EH sont terminés et nous pouvons commencer à faire des provisions en prévision du changement de 3 moteurs en 2007.

Le nombre d'adhérents est stable. 60 ou 80 adhérents supplémentaires seraient bienvenus pour accroître l'activité et diminuer la part des frais fixes dans le prix de l'heure de vol.

Le Mousquetaire a été vendu et remplacé par le DR400/140B VP pour un prix équivalent. L'activité montagne continue avec VP et MB et actuellement 4 instructeurs montagne. Un additif concernant le vol montagne est ajouté au Règlement Intérieur

Des sorties et voyages ont été proposés avec succès en 2004 et nous en proposons plus cette année.

L'ACAM dispose de 14 instructeurs (2 salariés et 12 bénévoles). 3 membres du Club vont faire un stage en juillet en vue d'obtenir leur qualification d'Instructeur.

Gérard VINCENT fait le bilan de la maintenance des avions, rappelle l'importance de remplir avec précision les documents et de signer les remarques inscrites sur les carnets de mécanique.

Il indique que tous les avions étant maintenant équipés, les temps de vol seront calculés à l'horamètre à partir du 1er mai. ZG et VP vont être équipés de silencieux pour lesquels nous avons reçu des subventions.

Il évoque la possibilité éventuelle d'installer des moteurs diesel et la nécessité d'une réflexion sur ce sujet.

Un débat s'ensuit sur l'opportunité des horamètres et des moteurs diesel.

Bernard LEVASSEUR présente le compte de résultats.

Claude MAIRE, commissaire aux comptes constate la meilleure santé financière du club et l'extrême clarté de la comptabilité. Il indique que des réponses claires et précises ont été apportées à toutes ses questions.

Yves DESPAS rappelle les programmes de sorties et voyages et que leur succès dépend aussi de la participation de volontaires pour s'en occuper. De même pour le Rallye ACAM-USPEG qui est désormais ouvert à des clubs de la région. Les activités sol (barbecue ou autres) ont peu de succès et il y en aura moins.

Jean-Pierre LUTAUD présente le budget prévisionnel

Les prix des heures de vol sont maintenus, ils seront réétudiés avec le bilan du premier semestre en tenant compte du prix de l'essence et de la mise en place des horamètres..

VOTES :

L'A.G est appelée à voter sur :

- Rapport moral
- Modification du Règlement Intérieur
- Rapport financier
- Rapport du Commissaire aux Comptes

Les différents points sont adoptés à l'unanimité.

ELECTION DU C.A

7 postes sont à pourvoir

Il y a 6 candidats, sont élus :

- BERNARD David
- BOURCHET Patrick
- LAURENT Philippe
- MAITRE ROBERT Daniel
- ROBERT Serge
- VINCENT Gérard

La séance est levée à 19 heures, et suivie comme il est de tradition par un apéritif amical.

<b>Le Conseil d'Administration</b>		
Président Patrick BOURCHET	Maintenance Flotte Gérard VINCENT Philippe LAURENT	USPEG Daniel MAITRE ROBERT
Secrétaire Général Xavier FARJON	Animation - Communication Yves DESPAS	Un poste reste actuellement vacant
Finances Françoise BERTRAND Trésorière Bernard LEVASSEUR Jean-Pierre LUTAUD Claude SOLTANE	Informatique Serge ROBERT Gérard CASSAN	Le Bureau est composé de : Patrick BOURCHET Xavier FARJON Françoise BERTRAND Gérard VINCENT Yves DESPAS
Juridique David BERNARD	Formation Georges KOUYOU MONTZAKIS	Commissaire aux Comptes Claude MAIRE

Patrick Bouchet

Fin mars, par deux fois, des avions de l'ACAM, pilotés par des membres du club sont entrés, sans contact radio, dans la SCTA de Salon de Provence.

L'un des pilotes est breveté, nouveau venu dans le Sud-est, l'autre est un élève pilote en début d'entraînement à la navigation.

Dans les deux cas, ces pilotes effectuaient un vol retour Carpentras-Aix en passant par Apt et en longeant la zone de Salon de plus ou moins loin. Ils se sont égarés avec des erreurs de cap de 10 à 20°.

Ces infractions ne sont pas anodines.

Réglementairement, ces pilotes risquent une convocation devant le Conseil de Discipline.

En tant que Président, j'ai demandé au pilote breveté d'effectuer un vol en double avec un briefing sur le sujet.

Un conseil :

Il est souvent plus facile de transiter dans une zone ou dans un espace de classe D avec un contact radio, plutôt que d'essayer de naviguer à

3NM à coté, avec le risque de pénétrer par erreur et sans clairance dans ces espaces.

Cependant, si votre choix, pour des motifs plus louables que de ne pas vouloir appeler, par exemple, la beauté du paysage, le survol d'un lieu particulier ou une route plus courte, une meilleure altitude etc..., vous amène à frôler ce genre d'espace, voici quelques mesures à prendre :

1. Gardez votre transpondeur sur Alt sur 54.26 ou 70.00.
2. Mettez vous en écoute sur la fréquence de la zone ou de la TMA
3. Contactez la zone, si la fréquence n'est pas trop chargée, en essayant d'être clair :  
« F-XXXX, je fais une navigation au (Nord, Sud, Est, Ouest) de votre zone, au cap xxx à x.milles pieds. »  
Si des villes sont sur votre route, vous pouvez les signaler.

Appliquer ces règles pour :

Zones militaires :

Salon	R77-R71-D101
Le Luc	R95
Toulon	R64-SCTR

Orange	SCTR-R55
Rhône	SCTA
Nîmes	SCTR
Istres	SCTR

Zones civiles :

Provence	TMA
Avignon	CTR
Nice	TMA
Montpellier	TMA

Ces conseils ne s'appliquent pas lorsqu'on frôle des zones ou espaces en altitude.

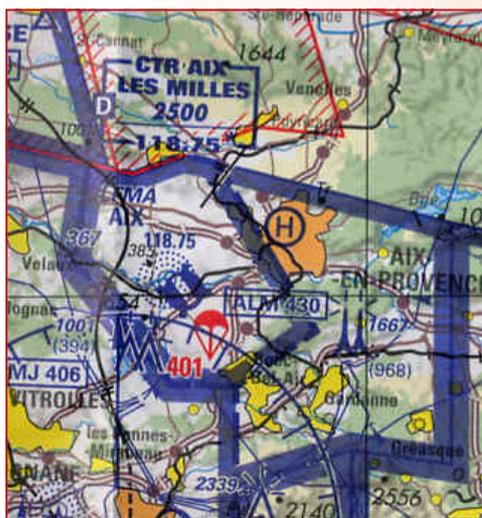
Exemple : lorsqu'on sait que la R71C commence à 3000', il est facile de rester à 2500, 2800 voire 3000' sans monter.

Si vous appelez à la radio en étant au dessous d'une zone, vous risquez de recevoir une réponse du genre :

« F-XX, vous n'êtes pas dans ma zone, quittez la fréquence, au revoir. »

N'hésitez pas à demander des conseils et explications à un instructeur, ou faites un vol en double sur un tracé « exotique » genre Aubagne-La Ciotat-Bandol-Le Castellet, en frôlant la CTR et la TMA Provence, les zones de Toulon et du Luc.

## Modifications de zones



### Attention :

Des modifications sont effectives **depuis le 14 avril** :

**La CTR d'Aix** a été légèrement agrandie (voir la carte) et son plafond porté à 2500 pieds.

L'ADF a été déplacé à l'est de la piste et sa fréquence est désormais :

**ALM 413.** (la carte OACI 2005 n'est déjà plus à jour ni bien sur la carte VAC, en attendant une nouvelle...)

**Les zones de Salon** ont été également modifiées

**Les zones de Nice** comportent désormais des espaces de classe C (dont un à partir de 2500' entre St. Tropez et la CTR de Cannes).

Ces modifications figurent sur les cartes 2005 et sont affichées au Club au dessus de la planche de vols. Prenez en connaissance, et préparez vos vols soigneusement pour éviter par exemple, de vous retrouver, sans le savoir, en situation d'infraction !

## ATTENTION ADRESSE OPENFLYERS

Openflyers a changé son serveur. C'est sans doute une bonne chose pour la rapidité de la réservation

Mais ce faisant il a changé d'adresse.

La nouvelle adresse est :

<http://acam.openflyers.org>

(il n'y a plus www. devant acam)



Dans le précédent numéro, j'avais abordé le sujet sous forme de questions à se poser avant et pendant le vol. Voici maintenant des éléments de réponse sur la gestion « avant le vol ». En rappelant toute l'importance d'être précis et rigoureux, pour votre sécurité et celle de vos passagers.

### AVANT LE VOL :

Au sol, avant le vol vous devez calculer ce qui est nécessaire à votre vol.

#### Combien vais-je consommer ?

en tenant compte du vent, du circuit à l'arrivée (sur un terrain non contrôlé compter 5 minutes depuis la verticale).

Voici en consommations horaires, celles qui correspondent à 75% de la puissance :

Avion de 120cv : 20 litres

Avion de 160cv : 32 litres

Avion de 180cv : 38 litres



Photo Y.D

A 55% de la puissance ces chiffres sont ramenés à : 15 l, 27 l, 30 litres.

C'est par exemple, ce que l'on constate avec le Robin 140B VP : son hélice « petit pas » et sa limitation à 2500 tours/minute maximum nous fait voler entre 55 et 60% de la puissance. Bien qu'ayant un moteur de 160cv il consomme 27 litres/heure. Le Piper PA28 EH volant à 2200 rpm à 1500 pieds, soit à 55% de la puissance, consommerait la même quantité.

Bien sûr EH est un avion facile, et nous sommes parfois tentés, pour atteindre une vitesse de 110kt, de voler à 2600 rpm à 1500 pieds. Dans ce cas nous sommes à 85 / 95% de la puissance et la consommation passera à 38 litres. Pour BD, dans les mêmes conditions, compter 45 litres.

Cela arrive parfois dans des situations

dont le pilote est plus victime que décideur conscient : que faites-vous en retour de Corse face au Mistral ?

On voit donc que l'autonomie de EH avec les réservoirs pleins (180 l) peut passer de 6h30 à 4h30 selon la puissance affichée.

#### Prévoir un déroutement :

Le déroutement doit toujours être envisagé. Même pour un retour à la base avec CAVOK. Aux Milles, il n'y a qu'une piste. Un incident, un simple pneu crevé sur le trafic qui vous précède à l'atterrissage peut bloquer la piste pour 10 minutes, 30 minutes, peut-être une heure. Moins vous avez d'essence moins vous pouvez attendre. Marignane ou Vinon sont très proches. Mais il vous faudra quand même 15 ou 25 minutes pour vous y rendre, sans angoisse ni précipitation.

#### Quelle sécurité dois-je garder à l'arrivée?

La réglementation impose 20 minutes de vol. Sur nos avions cela représente entre 7 et 13 litres.

C'est très insuffisant lorsqu'on pense aux conditions de stress dans lequel le pilote va terminer son vol, et aux quelques litres d'essence qui se promènent au fond d'un réservoir de 90 ou 100 litres !

Sur un Robin, cela veut dire la jauge à 2 ou 3 millimètres du zéro; sur Piper ou Cessna c'est un réservoir vide et la jauge de l'autre à 2 ou 4 gallons du zéro (c'est-à-dire presque rien)

Il vaut mieux éviter de se retrouver dans cette situation et prévoir de se poser avec 45 minutes ou 1 heure de réserve, soit de 15 à 39 litres.

Suivez l'adage cher à notre instructeur Michel Conan, qui préconise de voyager avec de l'essence plutôt qu'avec de l'angoisse !!!

#### Conclusion :

La quantité de carburant nécessaire au vol, sécurité comprise, doit être calculée de façon réfléchie et minutieuse avant une journée de vol, mais aussi pendant cette journée, **avant chaque vol**, sans se lasser, ni succomber à l'habitude.

Car par exemple, sur un vol Aix-Montélimar-Gap-Vinon-Aix, c'est justement sur le plus petit tronçon, le plus familier, Vinon-Aix, le dernier que l'essence pourrait manquer !

Dans la visite pré-vol, vérifiez que vous emportez bien la quantité de carburant que vous avez décidé. Si vous devez, dans une situation de crise utiliser au maximum vos réservoirs, vous serez content de ne pas avoir négligé cette vérification. Cela consiste à vérifier visuellement vos réservoirs, quand cela est possible, sinon, c'est en étudiant le carnet de vol de l'avion et les données de temps de vol et quantités d'essence ajoutées avant ou après ces vols. En cas de doute, passez par la pompe pour tenter d'en remettre.

Pour des vols avec atterrissage sur un terrain extérieur, genre aller et retour sans avitaillement extérieur, il faut tenir compte du vol réellement effectué. Si on rajoute 2 tours de piste sur un terrain qui était presque sur la route, quelques 360° pour voir le paysage, un contournement d'une zone de pluie ou d'une zone aérienne active, la durée du vol peut se rallonger sensiblement.

*A suivre : la gestion pendant le vol.*

## CLUB - INFOS



### Activités club

#### Sortie « Riviera » - Albenga, dimanche 6 mars

Albenga, LIMG, est le premier aérodrome sur la côte, après le passage de la frontière italienne. En avion, c'est tout près, mais cependant cela change un peu des navigations habituelles dans la région. D'abord on longe la cote d'Azur au-delà de Cannes (ce qu'on fait quand même rarement) ensuite c'est l'Italie, et puis il faut déposer un plan de vol, parler un peu « le sabir anglais aéronautique »... Bref, il y a comme un petit avant goût de voyage en ce début de saison. Peut-être tout cela explique-t'il le beau succès de cette ballade.

Le dimanche 6 mars à 8 heures, ce sont en effet pas moins de 19 personnes qui se retrouvent au Club pour un petit briefing avant d'embarquer dans 6 avions. Aux quatre avions de voyage du Club (VP-EH-BD-FN) se sont joints

2 avions privés, le Mooney de T. Nizri et le Cosy de J. Vezolles. Il y a 2 instructeurs, 15 pilotes et 2 passagères dont Albane, 12 ans.

Jusqu'à la veille la météo pouvait nous faire douter de la possibilité de faire ce vol, mais finalement elle s'améliorait nous permettant de partir sans problème. Une batterie défectueuse obligea cependant FN à décoller avec un peu de retard. Vol agréable, direct STP puis en suivant l'itinéraire VFR vers Cannes, Nice, Monaco et enfin la cote italienne.

Au passage travers Nice le croisement d'un ATR42 en descente et la trajectoire d'un Airbus au décollage permettent de comprendre pourquoi le transit est à 1000'.

Arrivés à Albenga, il fait beau et, après quelques formalités, une petite marche à pieds nous amène dans Villanova d'Albenga, qui, comme son nom ne l'indique pas, a le charme d'un village ancien avec ses ruelles étroites et ses maisons en pierre. Dans l'une d'elle le restaurant « Buco degli Artisti » nous accueille pour un repas sympathique. Le patron a du être ravi de cette manne inattendue, littéralement « tombée du ciel ».

Retour au terrain, paiement des taxes, dépôt des plans de vol et nous regagnons nos avions alignés sur la parking.

Retour par l'intérieur, nous pouvons



admirer le paysage encore largement enneigé. A l'arrivée le mistral est assez fort et surtout glacial comme on s'en aperçoit en sortant de l'avion !

Ce fut une journée très sympathique, un beau vol et pour un coût raisonnable. Un peu plus de 3 heures de vol réparties entre 3 pilotes, c'est pour chacun à peine plus cher qu'un aller et retour Vinon ou Carpentras, mais d'un intérêt et d'un agrément incomparables !

Cette sortie fut une belle réussite.

En attendant la prochaine...

*Photos Gisèle Lallement*

*Temps de vol aller-retour :  
De 3h10 à 3h30 selon avions et parcours.*

*Taxes :*

*35 euros pour un quadriplace*

*Restaurant :*

*« Buco degli Artisti »*

*Vico Ponte 11- Villanova d'Albenga*

*Tel 0182580093.*

*www.bucodegliartisti.com*



## 4<sup>ème</sup> Rallye ACAM-USPEG - dimanche 17 avril

Après la « tournée des chapelles » l'an passé, c'est à une « ronde des fermes » que nous conviaient cette fois les organisateurs sous la houlette de Jacques DEDIEU, grand ordonnateur du Rallye.

Ce sont donc 12 équipages qui, en ce dimanche 17 avril, sont entrés dans cette ronde autour de la Sainte Victoire.

La météo, ciel gris et vent, surtout l'après-midi, mais pas franchement mauvaise avait néanmoins dissuadé quelques équipages.



Concurrents au travail...

Les participants, parmi lesquels 2 équipages de l'AC Marseille-Provence et 3 de l'AC du Comtat Venaissin (Carpentras), se sont donc mis à l'ouvrage, étudiant, avec application, la carte et les 10 photos à reconnaître.

Rappelons, pour ceux qui ne le saurait pas, qu'il s'agit d'effectuer dans un temps limité (50 minutes cette année) un parcours avec 10 points tournants (les fameuses fermes) dont les concurrents prennent connaissance 1/2 heure avant de partir. Sur le parcours il faut reconnaître 10 photos qu'il faut situer, avec précision, sur la carte Michelin au 1/100.000. Cela implique donc un pilotage précis pour rester « sur le trait ». A l'arrivée la carte doit être remise, dans les 5 minutes à un commissaire. Chaque photo bien située donne lieu à l'attribution de 200 points.

Deux épreuves complémentaires :

estimation de la quantité d'essence consommée et précision du parking donnent lieu à des pénalités (points négatifs) en fonction des

écarts constatés, et permettent d'établir le classement final.

Rassurons ceux que l'aspect « compétition » rebutent, tout cela reste avant tout un jeu et se passe dans une ambiance très « bon enfant » à laquelle nous tenons.

C'est donc dans la bonne humeur que vers 18 h Patrick a annoncé les résultats et remis les récompenses aux trois premiers, à savoir une petite coupe accompagnée d'une bouteille de champagne et de bons de repas à « la Table de Mermoz ». La journée s'est naturellement achevée autour d'un verre de l'amitié.

Outre les organisateurs, nous remercions le comité régional aéronautique (CRA-PACA) qui nous a accordé son soutien et une petite aide financière, et la direction du restaurant « la Table de Mermoz » qui nous a spontanément offert les bons de repas.

Bravos aux vainqueurs en saluant la performance de Gisèle, première femme à remporter le Rallye, et de Georges.

Et rendez-vous au printemps prochain pour le 5<sup>ème</sup> Rallye, en espérant encore une plus large participation des pilotes tant à l'épreuve elle-même qu'à son organisation. Y.D.

LE CLASSEMENT			
	EQUIPAGE	AEROCLUB	POINTS
1	Gisèle LALLEMENT Georges KOUYOUMONTZAKIS	ACAM	1882
2	Antoine MOTA Michel IVACHEFF	ACAM	1837
3	Talal NIZRI Jean-Pierre LUTAUD	ACAM	1484
4	Didier REYNAUD Patrick BOURCHET	ACAM	1476
5	Bernard GUERIN Emile PETRE	ACAM	1192
6	Pierre-Olivier PINELLI Isabelle HUNBERT	ACAM	880
7	John BRIAN Jésus PEREZ	ACCV	720
8	Michel MAERTEN Dorothee WIEREZ	ACCV	462
9	Roger BIGI Christian BEY	USPEG	397
10	Daniel LEFORESTIER Jacques LUCE	ACCV	339
11	Jean-Pierre MAILLY Florent LOUIS	ACMP	80
12	Jean-François VINCENT Alexandre VINCENT	ACMP	7



Les vainqueurs.

Photos Y.D

## « Le Jour le Plus Corse » - dimanche 26 juin

Nous avons l'année dernière, participé au « Jour le Plus Long » initié par la F.F.A. Le principe de cette journée est de faire voler un maximum de pilotes sur tous les avions du club. Cela implique donc des rotations courtes des avions, une planification des vols etc... C'est beaucoup de travail pour des petits vols finalement peu motivants. D'ailleurs cela n'avait pas eu un grand succès auprès des pilotes.

De plus cela a lieu fin juin, pour profiter naturellement de la plus grande durée du jour. Or, dans notre région, à cette époque il fait souvent très chaud. Faire une succession de petits vols en plein après-midi n'est sans doute pas ce qu'il y a de mieux, tant pour les hommes que pour la mécanique.

C'est pourquoi nous avons décidé cette année de participer à cette journée fédérale, mais à notre manière.

### Notre challenge est simple :

amener TOUS les avions du Club pour la journée en Corse, à Propriano. Il y a donc une vingtaine de places.

Ce sera l'occasion de passer une belle journée aéronautique et touristique dans une ambiance sympathique et détendue.

Ce peut-être aussi l'occasion pour des pilotes de se faire lâcher « transit maritime » avec un instructeur.

Une liste d'inscription est déjà affichée au Club, n'attendez pas pour vous inscrire.

### Dimanche 26 juin

8h00 : Briefing  
Dépôt des plans de vol  
Décollages échelonnés des avions vers Propriano avec ou sans escale à Calvi

12h : Déjeuner en commun

Après-midi libre (plage, ballade ...)

Fin d'après-midi, retour sur Aix  
(nuit aéronautique à 19h53)

### Stage Montagne

Le stage à l'Alpes d'Huez aura lieu du 16 au 23 juillet.

Il y a beaucoup d'inscrits. Renseignements, s'adresser à Pierre PETRON

### En projet...

Une journée perfectionnement atterrissage en Octobre.

Un stage Vol Sans Visibilité en Novembre avec Pierre Petron

Une expo de vos plus belles photos aériennes en Novembre ?

Les propositions de voyage ont été bien accueillies.

2 voyages sont complets :

Sicile du 5 au 8 mai, 3 avions 10 participants

Croatie du 21 au 26 mai, 3 avions 10 participants

Un troisième devrait suivre : Prague du 11 au 16 juin

Sortie « Bain d'automne » Aux Baléares 1 et 2 octobre. Il y a déjà des inscrits



Calvi

Photo Y.D

### Voyages

Consultez les panneaux d'affichage



## Formation

### Horaires des Instructeurs salariés

ETE, du 1er MAI au 9 SEPTEMBRE							
	LUNDI	MARDI	MERCUR.	JEUDI	VENDR.	SAMEDI	DIM.
DLY	13H / 21H	16H / 21H	9H / 16H		9H / 14H		
RTN	9H / 14H		16H / 21H	11H / 21H	16H / 21H	11H / 21H	



Heures de vol			TOTAL
AVIONS	MARS	AVRIL	2005
RU	73.15	50.00	228.05
ZG	26.35	45.15	115.20
EH	29.45	21.25	88.55
VP	41.15	31.55	121.20
<b>Total ACAM</b>	<b>170.50</b>	<b>148.35</b>	<b>553.30</b>
NN	46.10	57.10	199.05
MB	51.50	26.40	148.45
BD	19.55	25.40	75.10
<b>Total USPEG</b>	<b>117.55</b>	<b>109.30</b>	<b>423.00</b>
FN	8.40	4.20	18.10
<b>Total Eguilles</b>	<b>8.40</b>	<b>4.20</b>	<b>18.10</b>
<b>TOTAL</b>	<b>297.25</b>	<b>262.25</b>	<b>994.40</b>

## Horamètres

EH

Tous les avions sont désormais équipés d'un horamètre  
A compter du 1er Mai, les temps de vol doivent être relevés sur l'horamètre.

EH dispose maintenant d'une deuxième radio et d'une prise micro-casque à toutes les places.

ZG

Le temps à prendre en compte est le temps réel indiqué en heures (chiffres) et minutes (aiguille).

Il va être équipé d'un silencieux très prochainement.

MB

Veillez à enregistrer ces temps correctement sur le carnet de route, la feuille de vol et dans Aéro 21.

Il sort de GV et il a été repeint aux couleurs de l'USPEG. La sellerie a été refaite et il a reçu un nouveau GPS

De trop nombreuses erreurs font perdre beaucoup de temps à notre secrétaire et aux bénévoles chargés du suivi de la maintenance.



F-BXMB « new-look »

Photo P.Le-Bian

Le total des heures de vol ci-dessus a été arrêté au 29 avril.

Le printemps est de retour, les insectes, moucheron, moustiques aussi ! N'oubliez pas de remettre les cache pitot et autres protections.

*Prenez le plus grand soin des avions*



## Instructeurs

Daniel RIPERT vient d'obtenir sa qualification d'Instructeur Montagne. Il devient le quatrième Instructeur montagne de l'ACAM.

Avec toutes nos félicitations.

Nous avons également le plaisir d'accueillir un nouvel instructeur bénévole : Daniel BULTÉ

Bienvenue à l'ACAM

Ils, elles, nous ont rejoints en mars et avril :

Cécile COLOMBON  
Xavier GODICHAUX  
Thierry MACE  
Romain MURGIA  
Maïlysa OSTROWSKI  
Guillaume RIMBAUD  
Julien DRON  
Ludovic SAVARIELLO

Bienvenue à l'ACAM.

## Bienvenue

Bravos !

Lâchers :

Dans le précédent numéro nous avons omis de mentionner les lâchers de :

Dimitri BOULGAKOV  
Le 4 janvier  
Christine CLAUSS  
Le 10 janvier  
Marc MAYER  
Le 12 janvier

Élèves de R. Delaunay  
Qu'ils veuillent bien nous excuser.

Valérie LEFERT  
Le 18 avril  
Élève de R. Delaunay

BB :

Olivier BONVIN  
Le 26 janvier  
Élève d'A. Rostain

PPL :

Olivier BONVIN  
Le 13 mars  
Élève d'A. Rostain  
Rohan WRIGHT  
Le 24 mars  
Élève de A. Rostain et M. Conan

Félicitations à tous.

## Canot de sauvetage

L'ACAM vient de faire l'acquisition d'un canot de sauvetage neuf.  
Dimensions : 10x30x35cm, poids : 6kg

Il est à la disposition exclusive des membres du Club et ne pourra être embarqué que sur les avions du Club.

Ce canot devant subir une visite annuelle, une participation aux frais de maintenance de 10 euros par jour sera demandée aux utilisateurs.

En cas de détérioration ou de perte, l'utilisateur aura à sa charge la réparation ou le remplacement à l'identique. (coût du canot neuf 1800 euros)