

EDITO



Association et bénévolat

Patrick Bouchet

Après avoir abordé, dans notre dernier éditto, la vie de notre fédération et de ces structures régionales comme clé de voûte de notre survie, je reviens sur le sujet avec association et bénévolat qui sont notre vie quotidienne.

Chaque pilote de l'ACAM est un membre de l'association et, c'est son activité qui la fait exister.

Cette activité se décompose en trois :

l'indispensable : voler !

le nécessaire : toutes nos actions qui permettent notre vol : tenue des documents, complément de plein d'essence et d'huile, maintien de la propreté : pare-brise/cockpit, et aussi paiement des vols, ouverture fermeture des locaux...

l'invisible : ce qui fait fonctionner le club mais ne concourt pas à nos vols personnels. C'est ce qu'on appelle le bénévolat.

Il faut effectivement que des pilotes du club s'occupent de choses, parfois peu attrayantes, telles que le suivi mécanique des avions, la vérification de la comptabilité et les prévisions budgétaires, l'entretien des locaux, leur rangement, l'entretien de l'informatique, l'organisation des animations, la représentation du club à l'extérieur, la permanence du dimanche, etc....

Tout simplement : pourquoi trouve t'on des bidons d'huile au fond du hangar ?

réponse : parce qu'un pilote s'en occupe !

Si, bien des actions doivent être dirigées par le conseil d'administration, la plupart peuvent être déléguées à un adhérent volontaire. C'est grâce à ce bénévolat que notre club va dans le sens que nous lui avons fixé et pour des coûts raisonnables.

Va t'on appeler une entreprise pour changer les ampoules ou régler l'arrosage ?

Certains oublient cet aspect de l'association et se posent en véritables clients utilisateurs égoïstes du club, parfois en opposant les membres du conseil d'administration, sourds et aveugles, à l'adhérent de base ignoré dans l'anonymat de notre grosse association. C'est la plus sûre façon de tuer l'association.

En 2000, notre club avait de gros soucis financiers. Il les a surmontés grâce à un formidable élan de ses membres. C'était l'expression même du bénévolat.

En 2005, je ne sens plus cet état d'esprit. Beaucoup ne doivent pas penser que le club a besoin d'eux, d'autres, que l'équipe dirigeante ne veut pas partager son pouvoir – erreur celle ci est en place depuis 5 à 10 ans et accepterait volontiers un coup de main ou des remplaçants.

Je crois que cet hiver une réunion de tous les pilotes qui fixeraient les objectifs du club et les bras qui s'y mettent serait peut être la meilleure réponse pour que l'ACAM reste un club fort et agréable à fréquenter.

Dans une association ça doit s'appeler une Assemblée Générale.

A bientôt.

BALISES

Redevances DGAC p.2

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Connaissez vous Félicity? p.2

Voyage en Sicile p.2



CLUB INFOS

Visite BA Orange p.5

B.I.A p.6

Activités Club p.6-7

A savoir p.7

Flotte p.8

Les nouvelles du Club p.8

BALISES



« Gel » des redevances DGAC

Face au projet de la DGAC de nous faire payer, à compter du 1er janvier 2006, des redevances risquant de mettre en cause la pérennité de nos activités, tous les acteurs de l'aviation générale se sont mobilisés. Pour leur part, les fédérations regroupées au sein du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) avaient décidé de s'adresser

au plus haut sommet de l'Etat avec une pétition signée par leurs adhérents et en alertant des élus. Un premier résultat vient d'être obtenu. Le projet est pour l'instant « gelé » jusqu'en 2007, laissant ainsi la porte ouverte à la réflexion et la négociation. Au cours d'une conférence de presse réunissant tous les acteurs de l'aviation générale, Claude LELAIE, admi-

nistrateur de l'AOPA et pilote d'essai de l'A380 a rappelé qu'une industrie aéronautique créatrice et innovante produisant l'A380 s'appuyait sur des ingénieurs, des techniciens, des pilotes motivés et passionnés. Selon lui, le seul moyen d'avoir un tel réservoir d'excellences est de permettre à l'aviation générale de vivre et de se développer.

AU DELA DU TOUR DE PISTE



Connaissez-vous Felicity ?

Il y a sans doute peu de chances pour que l'un ou l'une d'entre nous aille un jour s'y promener. Felicity est une ville située en plein désert aux confins de la Californie, de l'Arizona et du Mexique. Pourtant le lieu ne manque pas d'intérêt pour les passionnés d'aviation.

Le maire de cette ville a en effet souhaité ériger un lieu de mémoire des faits marquants de l'humanité sous forme de murs composés de panneaux de marbre gravés capables de durer 4000 ans ! Mais, plus surprenant, un de ces murs inauguré en 2002, qui comporte 62 panneaux gravés en français et en anglais, est entièrement dédié à l'aéronautique française, des premiers vols en ballon, jusqu'au Concorde !

Si cela éveille votre curiosité et pour en savoir davantage sur ce mur connectez vous sur le site Internet :

<http://www.cocardes.com/Histoire/Mur-felicity>

Vous pourrez y effectuer une visite virtuelle de cet étrange mémorial. Y.D.



Photo © Général Silvestre de Sacy

Cocardes

Voyage en Sicile

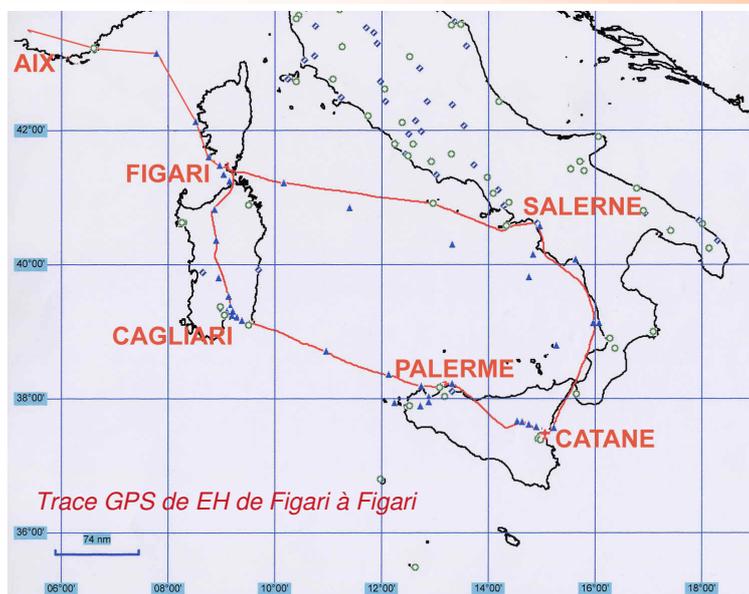
Yves Despas

Le premier voyage du club programmé cette année, a eu lieu du 5 au 8 mai.
Destination : La Sicile.

Deux réunions de préparation avaient permis de former les équipages et de déterminer la route et les escales en tenant compte de l'impossibilité d'avoir de la 100LL à Palerme qui nous avait été confirmée.

Nous avons prévu le parcours suivant :

Jeudi 5 mai :
Aix les Milles-Figari
Figari-Cagliari
Cagliari-Palerme. Nuit à Palerme



Vendredi 6 mai :
 Visite de la ville. Nuit à Palerme
 Samedi 7 mai :
 Palerme-Catane
 Visite et nuit à Catane
 Dimanche 8 mai :
 Catane-Salerno
 Salerno-Figari
 Figari-Aix les Milles

9 pilotes et une passagère se retrouvent, à l'heure dite, le jeudi 5 mai pour embarquer dans le Cessna 172 FN et les deux Piper PA28 EH et BD. La météo sur 4 jours prévoit un temps mitigé avec peut-être un peu de pluie sur la Sicile.



Village en Sardaigne

Au départ d'Aix il fait beau mais nous devrions trouver un temps plus nuageux dans le sud de la Sardaigne.

Vol sans problème vers Figari, nous passons « on top » une petite couche entre STP et la Corse. Sur EH avec la 2eme radio sur 123.45 nous captions la conversation entre 2 pilotes de ligne :

...« Comment tu vas ?
 - ça va bien et toi ?
 - Oui oui ça va, et la famille, ta femme, les enfants, ça va ? »...

Le tout avec un bel accent du Maghreb..., amusant et sympathique. Beaucoup moins sympa, en approchant Ajaccio la contrôleuse signale la présence et la position de nos 3 avions à un appareil en descente.

Réponse du pilote :
 « Vous pouvez leur demander de s'écarter ? » !!!

La contrôleuse, sans doute aussi surprise que nous, le renvoie poliment dans les cordes en lui signalant que nous sommes bien sur le transit VFR et qu'elle n'a aucune raison de nous dérouter. Merci madame.

Atterrissage en 23 à Figari, vent du 270 avec des rafales à 36kt.

Plein fait, décollage vers Cagliari.
 La frontière est très proche. Le temps

de quitter Ajaccio info, de contacter en vain Roma (c'est trop loin) nous sommes déjà dans la CTR d'Olbia. Le contrôleur nous fait remarquer que nous aurions du appeler avant de pénétrer ...Le suivant, a droit a la même remarque. Au troisième avion, on sent qu'il n'est pas content du tout et rappelle que la réglementation est la même qu'en France ! On ne saurait lui en vouloir !!!

La Sardaigne, très verte à cette saison défile joliment sous nos ailes. Vers le sud le ciel devient plus chargé et c'est sous un ciel gris que nous atterrissons à Cagliari.

Et commence la galère !

Nous demandons l'essence. Le follow-me nous emmène vers un bout du terrain et nous fait signe de continuer jusqu'à la pompe. Cette extrémité du terrain paraît presque à l'abandon. A coté de la pompe, d'un âge respectable, deux vieux jets finissent leur vie, exposés aux intempéries. L'herbe pousse entre les dalles de béton du parking où traînent, ici et là, quelques ferrailles rouillées. Plus loin, sur des murs dé-

labrés on lit encore en gros AERO CLUB mais on se demande si les quelques avions garés là volent encore.

Le pompiste arrive, pleins faits, avions parqués nous le suivons pour payer et nous diriger ensuite vers l'aérogare. Erreur, nous devons retourner à nos avions et attendre (longtemps) le follow-me qui nous conduira un par un sur des emplacements taille airbus ou boeing. Le parking est vide, EH et FN sont l'un a coté de l'autre, BD lui est conduit plus loin, on ne sait pas pourquoi. Un minibus vient nous chercher et nous conduit au bureau pour payer la taxe. Et commence une interminable attente pour enfin obtenir des factures exorbitantes de 107 euros par avion !



Cagliari, une si longue attente...

Il se fait tard, passage par l'aérogare pour un sandwich vite fait. Pour repartir nous passons le contrôle de police. Evidemment j'ai oublié que j'avais un couteau dans ma poche ! Aie, on a beau expliquer qu'on est des pilotes privés pas question de passer. Il faut appeler le chef qui finit par me rendre mon opinel et nous regagnons enfin nos avions en minibus. Au total nous aurons passé 3h30 sur l'aérodrome !

Décollage, passage du VOR de Carbonara puis cap sur Palerme pour un peu plus de 150 NM de traversée maritime. Même après le VOR le contrôle nous maintient à 2500 pieds. Le ciel est couvert et le plafond n'est pas très haut. Finalement nous resterons à cette altitude. La visibilité n'est pas très bonne, l'horizon, incertain, s'assombrit et nous traversons une belle zone de pluie. Peu après en être sortis nous commençons à apercevoir les reliefs de la Sicile où le ciel est plus clair.

Atterrissage tranquille, le follow-me nous emmène au parking. Une camionnette arrive avec des sacs de sable pour lester le train d'atterrissage. Sage précaution car des orages sont prévus. Un autobus deux fois plus long que nos avions nous amène à l'aérogare.

Cette fois, j'ai laissé mon couteau dans l'avion !!!

Antoine et Gérard se mettent en quête d'un hôtel, ce qui ne s'avère pas si facile, puis, avec Adnan, réussissent à négocier la location d'un minibus. En route pour l'hôtel trattoria « Andréa Il Pirata » à quelques km à l'ouest de l'aéroport. Ce n'est pas le grand confort mais l'endroit est sympathique. Il est temps d'aller dîner. Nous n'avons rien demandé mais les plats, produits de la mer, pâtes...arrivent les uns après les autres. Le patron tient sans doute à nous faire goûter toute la carte ! Heureusement c'est bon et bienvenu après cette longue journée.

Nous aurons droit à un « remake » le lendemain soir !

Vendredi, tourisme : visite de Palerme. Les uns choisissent de visiter le palais des Normands, les autres préfèrent marcher dans les rues du vieux Palerme. Rendez vous à midi à la cathédrale. Déjeuner près du port. Au moment de sortir du restaurant un orage éclate

avec une grosse pluie. Heureusement que l'on n'avait pas prévu de voler ! Les stratus s'accrochent sur les hauteurs autour de Palerme, il fait plutôt frais et la pluie nous gâchera l'après midi. Nous monterons néanmoins jusqu'à la cathédrale de Monreale.



Palerme

Samedi, les orages de la veille ont « nettoyé » le ciel et il fait un temps magnifique. Contrôle de police paiement des taxes, plans de vol, météo et nous décollons, en route vers Catane. Le départ par la côte, nous offre une superbe vue de Palerme.

Nous obliquons ensuite vers l'intérieur. Bientôt l'Etna apparaît, magnifique, le cône terminal qui culmine à 10.700 pieds est recouvert de neige et se détache sur le bleu du ciel. Nous avons de la chance car il est souvent caché par des nuages.



L'Etna enneigé

Arrivés sur Catane le contrôle nous oblige à quelques 360 avant d'atterrir sous le nez de « gros » qui attendent au point d'arrêt. Direction la pompe à essence.

Et là, surprise, on vient nous annoncer qu'il est hors de question que l'on reste et que nous devons repartir après avoir fait le plein ! Il n'y a parait-il pas de place disponible et en plus (ou d'abord !) le premier ministre doit arriver

dans l'après midi ! Les palabres, plus ou moins vives, n'y changeront rien. Il ne nous reste plus qu'à aller payer l'essence à l'aéroclub, les taxes, déposer les plans de vol après une bonne marche à pied pour contourner les travaux de la nouvelle tour de contrôle, avaler un sandwich... et partir. L'ambiance s'en ressent quelque peu.

Mais nous voilà repartis, destination Salerne à une trentaine de NM au sud de Naples.

Nous volons vers le détroit de Messine. Devant nous FN et BD donnent l'impression de danser sur de grandes vagues. Aujourd'hui, l'Etna est caché. A Messine BD et FN font route vers le Stromboli.

Avec EH nous préférons suivre la côte calabraise. Devant, une couche nuageuse barre l'horizon, nous passons au dessus. Sur la gauche on aperçoit le Stromboli émergeant de la couche. Un peu après Lamezia Terme (LICA) nous trouvons un ciel complètement dégagé, les communications radio sont presque inexistantes et il n'y a aucun

trafic. On peut tranquillement admirer le paysage. En vue de la piste de Salerne, un largage de paras nous oblige encore à deux 360.

Salerne est un terrain d'une taille un peu équivalente à Aix. Ce sont des pompiers qui nous accueillent de façon très sympathique, téléphonent pour réserver des chambres et appeler des taxis. On nous assure qu'il y

aura quelqu'un le lendemain matin pour l'essence. Tout va bien et cela nous change agréablement des étapes précédentes !

Les taxis nous déposent en plein centre ville à l'hôtel « Montestella » d'un agrément et d'un confort nettement supérieur au précédent.

C'est samedi soir, il fait doux et la ville est très animée. Nous dînons à l'oste-

ria « Dedicato a mio padre », très bonne adresse indiquée par la réception de l'hôtel.

Finalement, nous n'avons aucun regret d'avoir été obligés de quitter Catane, et, oubliant tracasseries et contrariétés, nous passons ensemble, une très bonne soirée.

Dimanche. Sur les cartes météo de la télé il y a un beau soleil. La réalité est un peu différente. Après avoir fait les pleins, nous décollons pour une longue traversée vers Figari. Très vite la visi devient mauvaise et il faut slalomer entre des nuages bas pour atteindre le VOR de Sorrente. Nous volons à 2500 pieds. Capri, c'est tout gris et ne ressemble pas du tout à ses cartes postales, la sublime baie de Naples est invisible. Nous passons Ischia vers le VOR de Ponza. A mi-chemin, perdue au milieu de la mer, nous survolons



Ile de Ventotène

une île minuscule et, à notre grande surprise, elle est habitée. C'est l'île de Ventotène. Je me demande quelle impérieuse nécessité a bien pu pousser des hommes à venir s'installer et vivre là ! Renseignements pris à mon retour, l'île mesure 2900m sur 900m et vit du tourisme !

Passé Ponza, il n'y a plus de nuages bas mais le vent de face est de plus en plus fort. Un peu plus tard, le ciel s'éclaircit à l'ouest mais le vent se renforce encore. Nous enregistrerons jusqu'à 40 kt de face (105 au badin, 65 kt vitesse sol). Nous rattrapons FN et nous volerons ensemble pendant un bon moment. La traversée devient un peu languette, et il vaut mieux avoir une bonne réserve d'essence !

En vue de la Corse le ciel est tout bleu mais la mer est bien agitée et je n'en vie pas les passagers du ferry que nous croisons pratiquement sur la FIR. Petit coup d'œil sur Bonifacio avant un atterrissage aussi venté qu'à l'aller.

Passage à la pompe (self-service avec la carte Total.)
C'est dimanche, l'aérogare est déserte et tout est fermé. Pas le moindre sandwich à l'horizon. Nous repartirons l'estomac vide ! Retour sans problème sur Aix où nous atterrissons en fin d'après-midi.

Au-delà de l'intérêt et de l'agrément que chacun a pu trouver dans ce voyage, on peut se poser des questions sur l'opportunité d'aller voler en Italie.

En tout cas, il vaut mieux savoir un certain nombre de choses :

Le prix de l'essence est très élevé : 1.97 € à Catane, 1.91 à Salerne.

Les taxes sont chères :

Par avion : Salerne 52 €, Palerme 53, Catane 60, Cagliari 107 !!!!

Les grands aéroports sont à éviter : On n'y est pas toujours très bien accueillis, et on y passe plus de temps qu'à voler !

Le meilleur accueil a été à Palerme, mais... il n'y a pas de 100LL!.

Cagliari est à proscrire absolument. A rayer de la carte!!!!

C'est heureusement différent sur les petits aérodromes. Nous avons été très bien reçus à Salerne. Mais ils sont beaucoup moins nombreux qu'en France. En Sicile il n'y en a pas. Peut-être faudrait-il se renseigner sur les aérodromes privés ?

Sans doute, ne faut-il pas généraliser à partir de cette expérience, mais si l'on ajoute l'existence de zones très étendues de classe A au dessus de 2500 ou 3000 pieds, l'obligation de

déposer un plan de vol pour tous les vols (imaginez d'avoir à déposer un plan de vol pour aller à Carpentras ! Plaignons nos amis pilotes italiens...) on peut se demander si tout cela ne relève pas d'une volonté délibérée sinon d'éliminer du moins de réduire au maximum le VFR et l'aviation de tourisme.

Domage, parce que l'Italie, malgré tout, ça reste l'Italie, avec son charme unique et indéfinissable...

Ciao !

Photos Y. Despas

Les participants :

Amina ABBOU, Thierry AMOZIEG, Gérard CASSAN, Jean-Michel DELFOSSE, Adnan DEMIR et son amie Simone, Yves DESPAS, Christophe DEWAVRIN, Antoine MOTA, Gérard VINCENT.

Temps de vol total :

BD : 16h

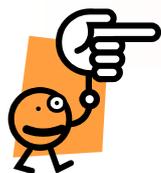
EH : 17h

FN : 18h

Distance totale :

Environ 1435 NM

CLUB - INFOS



Visite

B.A. 115 à Orange - 11 juin. Serge Robert

Le colonel Thierry Dapens, commandant de la base aérienne 115 avait adressé aux pilotes des aéroclubs des départements limitrophes, une invitation pour parler de la sécurité des vols. Fait rarissime, il était possible de se rendre sur la base d'Orange en avion. Même si la sécurité des vols intéresse tous les pilotes, se poser sur la base d'Orange a motivé pas mal d'entre nous.

Etonné de cette destination inattendue, le contrôleur perspicace des Mille, nous demanda pourquoi nous filions tous vers Orange !

A dix minutes de notre arrivée, nous

comprenons que nous n'étions pas les seuls à avoir ignoré les créneaux d'arrivée et plusieurs dizaines d'avions convergent de toute part en même temps. Nous commençons par la pratique « prévention des abordages », Après avoir fait une vingtaine de minutes d'attente, le Cessna 172 se pose et roule vers le parking ou les avions s'alignent sur deux rangés.

Après les formalités, un tampon sur le carnet de route et la photo souvenir devant le Mirage 2000, les bus en plusieurs rotations nous déposent devant la salle cinéma de la base pour un briefing d'information.

Un exposé sur l'organisation de la base et sur les contraintes opérationnelles rappelle que l'Armée de l'Air a des exigences pour garantir ses missions. Elle peut être présente à toutes les altitudes avec des appareils très divers. Si la réglementation organise l'utilisation de l'espace, les pilotes restent responsables de la prévention des abordages.

Un Mirage 2000 ne peut pas détecter avec son radar un avion léger, le seul moyen de détection reste un transpondeur qui affiche des séquences à partir de 7000.

L'Armée de L'Air a aussi la vocation d'assister des pilotes privés en difficulté et elle dispose pour cela de moyens importants pour nous aider, nous guider et nous secourir si nécessaire.

Après un buffet au Mess des Officiers en compagnie des personnels de la BA 115, nous admirons à quelques mètres de la piste deux Mirage 2000 au décollage. Ils feront un passage « bas » pour saluer 60 aéronefs et 210 personnes qui ont participé à ce rassemblement..

Pilotes privés, nous devons des remerciements pour ce moment et cet accueil inoubliable. Nous devons continuer à respecter le travail quotidien des pilotes et des personnels de l'Armée de l'Air afin de ne pas rendre plus dangereuses leurs missions.

<http://www.defense.gouv.fr/sites/air/ba/se/breves/>



Mirage 2000

Photo S. Robert

CLUB - INFOS



La remise des diplômes du Brevet d'Initiation Aéronautique s'est déroulée, dans les locaux du Club, le samedi 25 juin après-midi.

La formation BIA, organisée en collaboration avec Eguilles Aviation a lieu durant l'année dans les établissements scolaires : Lycée Cézanne, Lycée Vauvenargues, Lycée militaire à Aix et Lycée Perrin à Marseille. Bien que le niveau des questions soit assez élevé, les résultats ont été très bons.

Sur 48 élèves présentés, 45 ont obtenu leur diplôme.

A noter que parmi eux figurent les 2 plus jeunes lauréats, âgés de 14 ans, et les 3 meilleures notes de l'Académie, dont Xavier Georges, élève pilote à l'ACAM, avec un total de 99 points sur 100 !

Félicitations aux lauréats et à leurs formateurs : Jean Lecuyot, Jean-Luc Ganivet, Arnaud Rostain et Gérard Vidal.

Diplômes B.I.A.



La promotion 2005



La promotion 2005 a été baptisée « La bataille de France » (dont c'était le 65ème anniversaire cette année), et était parrainée par l'association des Pilotes de Chasse.

Un invité de marque était présent : le général RISSO, 84 ans, qui fit, entre autres, partie de la célèbre escadrille « Normandie-Niemen » et obtint 11 victoires homologuées et 4 probables en combats aériens. Il évoqua avec simplicité et parfois humour cette période de sa longue carrière en racontant quelques anecdotes étonnantes !

Une soixantaine de personnes étaient présentes, parmi lesquelles, Franck Bourguines pour la DGAC, madame Grazziano représentant le maire d'Eguilles, E. Juramy président de Eguilles Aviation, P Bressennot directeur de l'aérodrome.



Activités club

« Le Jour le Plus Corse » - 26 juin - Yves Despas

L'année dernière, suite à une expérience peu concluante de participation au Jour le Plus Long, il était apparu que la formule nationale était peu adaptée aux conditions locales.

Pour avoir une chance de bien figurer au palmarès du challenge, il faut faire de nombreux vols courts de l'ordre de 45 minutes.

Avec la chaleur, ce type de vols n'est ni motivant ni agréable. Par ailleurs cela n'est pas idéal pour les moteurs. Enfin, faire beaucoup de mouvements un dimanche n'est sûrement pas la meilleure façon de s'attirer la sympathie des riverains !

Pour éviter tous ces inconvénients, Patrick a eu l'idée de faire une sortie avec tous les avions en Corse. Ce sera donc le Jour le Plus Corse !

Pari tenu, pari gagné !

Ce sont en effet les 8 avions exploités par le Club, qui entre 7h30 et 9h ce 26 juin, ont décollé à destination de Propriano. Une première pour l'ACAM.

En dépit de quelques défections dans les jours précédents, les avions étaient complets (sauf une place libre dans FN) soit au total 26 personnes : 18 pilotes, 3 élèves pilotes, 2 instructeurs, 3 passager(s).

La plupart des équipages ont suivi le transit classique par la baie d'Ajaccio. Quelques uns ont préféré passer par l'intérieur avec une verticale Corte ou par le Monte Cinto, en profitant d'une météo favorable.

Nous n'étions d'ailleurs pas les seuls, et il y avait du monde sur les fréquences, dont des

avions de Provence Aviation et de Manosque Vinon, et 2 avions anglais en provenance d'Avignon. Tout le monde s'est retrouvé à Propriano.

C'est certainement le lieu idéal pour une telle sortie et passer une journée agréable. D'abord c'est très joli et après le repas sur la terrasse du restaurant de l'aérodrome, ceux qui le



Sous la piste...la plage !

Photo G. Lallement

souhaitent peuvent profiter de la superbe plage qui commence là où finit la piste ! Tout le monde a, semble t'il, passé une excellente journée. On recommencera l'année prochaine !



Presse

Nous avons pensé que cette sortie était une bonne occasion pour faire mieux connaître au public l'aviation de loisir, trop souvent présentée dans les médias sous un aspect négatif (accidents, problèmes de riverains, etc)

C'est pourquoi nous avons invité à participer à cette journée un journaliste de « La Provence ».

Le quotidien avait annoncé la sortie la semaine précédente et a publié le jeudi 30 juin un article relatant cette journée.

Les articles sont affichés au Club



Sorties - Voyages

Outre la Sicile, 2 autres voyages ont eu lieu en mai et juin : la Croatie et Prague. Nous en rendrons compte dans les prochains numéros.

Plusieurs autres vous sont proposés, qui auront lieu ou pas, en fonction des demandes. Pour l'instant rien n'est arrêté. Des listes d'inscription seront affichées au Club.

Salon ULM à BLOIS

**Du vendredi 2
au dimanche 4 septembre**

1 ou 2 avions, 3 à 8 places

« Bain d'Automne » Aux BALEARES

Samedi 1er - dimanche 2 octobre

3 avions, 9 à 12 places

TUNISIE

**Du samedi 24
au mercredi 28 septembre**

1 à 3 avions 3 à 9 places

Note de la rédaction

Faute de place, nous n'avons pas pu publier la suite de l'article de Patrick Bourchet sur la gestion du carburant. Vous le trouverez dans le prochain numéro. D'ici là, faites, comme d'habitude, très attention !

Stage VSV

Un stage de Vol Sans Visibilité sera organisé en Novembre, sous la direction de Pierre PETRON.



A savoir

Réservations Openflyers

Une nouvelle version est en ligne depuis le 29 juin. Peu de changement pour les utilisateurs :

- L'identifiant et le mot de passe doivent être définitivement tapés en minuscules.
- La présentation de la liste des avions et des instructeurs va être améliorée.

Dans les commentaires indiquez votre destination et le nom des autres adhérents susceptibles de piloter. Par ailleurs, certains pilotes font des réservations sans rapport avec la durée réelle de vol. C'est très préjudiciable pour le fonctionnement du club car cela prive d'autres pilotes de créneaux qu'ils auraient pu utiliser. Enfin, n'oubliez pas d'annuler la réservation si vous ne faites pas le vol prévu. Merci

Canots et gilets

Canot ACAM-USPEG :

Le canot doit être réservé auprès du secrétariat. Participation : 10 € par jour.

Canots et gilets FFA :

Le Comité Régional PACA vient d'acquiescer des canots et des gilets. Ils sont à disposition de tous les licenciés FFA avec une participation de :

Canot : 12.50 € par jour, Gilets : 4 € par jour.

2 canots et 8 gilets sont en dépôt à Aix
chez Sud Air Equipement, Tel : 04 42 24 29 67

2 canots et 8 gilets sont en dépôt à Cannes
chez Friebe, Tel : 04 93 90 67 05

C'est une très heureuse initiative du CRA 21.

Carte VAC - LFMA

La nouvelle carte VAC de LFMA vient d'être publiée. Elle entre en vigueur à partir du 7 juillet.

Meeting à Aubenas

Un grand meeting aura lieu à Aubenas
Le 23 et 24 juillet
Warbirds et Patrouille de France.

Renseignements : 04 37 49 64 80



Prenez soin des avions ! - Gérard Vincent

En dehors des entretiens programmés et réglementaires, nous dépensons de l'argent pour remettre en état nos avions.

Dépenses qui ne doivent rien à une usure normale de nos équipements.

Nos avions ne sont ni des chars d'assaut ni des tractopelles !

Chaque commande doit être utilisée avec douceur et précision.

Cessna 150 :

Manette de richesse le mélange :

si on tire sur la commande sans appuyer sur le bouton central : fort risque de casse du système. Nous avons changé 2 fois l'ensemble en six mois.

primer :

l'action brutale en traction ou en poussée, conduit à la destruction des joints : trois interventions en 1 an .

Tirette de déplacement du siège sur ses crémaillères cassée au ras de la tige de commande. Il fallait vraiment insister lourdement pour casser cette pièce en acier !

DR 400 :

Porte fusible cassé :

ne pas taper sur cet élément, ne pas forcer en tournant.

Réchauffage carburateur :

effectuer un quart de tour pour débloquent la commande avant de la manoeuvrer .

Volets :

le déplacement du levier de commande ,sans appuyer à fond sur le

bouton central du levier, use le doigt de blocage ,et la crémaillère.

Molette de réglage du compensateur : ne marchons pas sur cette commande en appuyant fortement dessus. Une fois le support de molette tordue le compensateur présente des points durs.

PIPER :

Porte :

ne pas claquer la porte : aucun effet sur fermeture et verrouillage.

Serrure de porte BD et EH :

lire l'indication : ouvert - fermée , avant de forcer la rotation de la clé. Change-ment les serrures trois fois en un an après destruction !

Velcro dans EH :

l'installation de Velcro sur la casquette est interdite. L'arrachement du Velcro a déchiré le revêtements noir, d'où reflets gênants sur le pare-brise.

Conservateur de Cap :

évitons de casser trop fréquemment le ressort de rappel du bouton de réglage. Un appui brutal et rapide nous coûte 200 € pour révision et échange du ressort.

Pour conclure prenons soin de nos avions comme s'ils étaient à nous !!! c'est effectivement le cas.

Ceci

- 1 Pour diminuer les coûts de maintenance .

- 2 Par correction pour le pilote sui-

vant qui doit trouver l'avion en bon état.

- 3 Pour des raisons de sécurité : un jour en condition de givrage non prévu , nous pouvons avoir besoin , vraiment , du réchauffage carburateur. Si le bouton de commande s'arrache : grosse difficulté !!!

En cas de problème avéré , signalez le , par écrit , sur le cahier de maintenance.

Écrivez lisiblement s'il vous plaît et mettez votre nom pour qu'on puisse éventuellement vous contacter. Merci.

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	MAI	JUIN	2005
RU	58.20	90.55	379.15
ZG	63.55	58.40	240.35
EH	58.15	54.35	206.20
VP	39.35	71.50	234.35
Total ACAM	220.05	276.00	1060.45
NN	61.05	77.30	343.20
MB	79.20	45.25	274.30
BD	70.25	93.25	257.55
Total USPEG	210.50	216.20	875.45
FN	32.55	20.20	71.25
Total Eguilles	32.55	20.20	71.25
TOTAL	463.50	512.40	2007.55



Tour de France

Le Tour de France aérien des jeunes pilotes aura lieu du 18 au 28 juillet.

Julien DRON y participera avec EH sous les couleurs de l'ACAM.

Agé de 19 ans, Julien a été formé à l'aéro club de Corse à Ajaccio, (entre autres par Daniel Bulté, actuellement instructeur à l'Acam).

Il a 122 heures de vol et a terminé 3eme des sélections du Sud-Est.

Nul doute qu'il va vivre une belle et enrichissante expérience.

Et, nous lui souhaitons évidemment bonne chance.

Bienvenue

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

Alain SALVATOR	élève pilote
Gérard SUSINI	élève pilote
Hervé BARDINAL	élève pilote
Michaël REVIRON	élève pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Locaux

Depuis début mai, une partie de la toiture du club-house a été doublée avec des tôles, assurant ainsi une parfaite étanchéité en cas de pluie et isolant un peu de la chaleur. L'autre moitié devrait suivre.

Bravos !

Lâchers :

Maxime ATANIAN

En juin. Élève de E. Lesage

BB :

Alexandre ROLLAND

Le 16 juin. Élève de R. Delaunay

PPL :

Michel DUPONT

Le 13 mai. Élève de R. Delaunay

Philippe PLANEIX

Le 20 juin. Élève de R. Delaunay

Félicitations à tous.

Café

Une nouvelle machine à café est désormais à votre disposition au Club.