

Contact !

Janv/Fév.
49
2008



Aéro Club Aix - Marseille



Donnez-vous des ailes...

Bonne



Il y a 100 ans...

13 janvier 1908

Henry Farman boucle 1km en circuit fermé

8 juillet 1908

*Thérèse Peltier devient la première femme
à voler dans un avion*



14 octobre 1908

Création de l'Aéro Club de Provence



Année 2008



L'Edito

de Patrick Bourchet

Pas de bilan, ce serait répétitif par rapport à l'Assemblée générale, aux deux derniers bulletins et à la lettre de fin d'année. Je préfère profiter de cette tribune pour vous faire réfléchir sur un sujet qui tient en trois mots : association- bénévolat- adhérent. Une partie des adhérents sait de quoi il s'agit. Qu'ils soient au club depuis toujours ou depuis quelques mois, ils contribuent selon leurs talents, leurs envies et leurs moyens à la bonne marche de l'association. Je m'adresse plus particulièrement à ceux qui sont aussi là depuis longtemps et qui n'ont jamais fait un jour de permanence par exemple ou à ceux qui sont arrivés en 2007 et croient que le club est ce qu'il est grâce aux euros qui servent à payer les heures de vol. Je voudrais vous montrer la réalité sous un autre angle, peut être vous ouvrir les yeux.

Lorsqu'un adhérent utilise un avion et le rend ou l'abandonne 2 heures plus tard en laissant derrière lui des réservoirs vides, un pare-brise sale, un payement en retard ou un casque égaré, des clés et carte d'essence disparus, le club est devenu globalement moins accueillant pour le suivant. Il faudra qu'intervienne alors cette autre type d'adhérent - rapidement baptisé : **bénévole** - qui va venir remettre les choses en ordre. Ces bénévoles voient très bien que leur action ne sert qu'à tolérer dans l'aéroclub l'autre type d'adhérent que je qualifierais de « pilleur » de club. Petit à petit, nos bénévoles, tels les batteries, vont perdre leur énergie qui les faisait bâtir, réparer, organiser, et ils vont s'arrêter. Lorsque dans un aéroclub toutes les batteries bénévoles sont à plat, plus rien ne fonctionne, plus rien ne s'organise. Il est alors très facile de critiquer le club. Les tarifs sont aussi à la hausse car si les bénévoles ne sont pas tous les jours sur les factures, l'argent s'évapore de tous les côtés : mécanique, essence, assurances, banques etc....

Face à ce constat, les « pilleurs » changeront de club, une dizaine est à leur disposi-

tion dans les Bouches du Rhône. Avec un peu de chance, le club ne mourra pas car une petite équipe de pilotes hommes et femmes, jeunes et moins jeunes, pleins de bonne volonté, va se transformer en bénévoles dévoués et efficaces et remontera l'association.

En cette fin 2007 après le creux de la vague de 1999, l'équipe de bénévoles d'origine est fière de son bilan : finances redressées, avions renouvelés, activité en hausse avec un afflux de nouveaux adhérents qui a fait passer l'ACAM de 180 à 330 pilotes. Quelques bénévoles se sont arrêtés, la relève vient à chaque fois. La situation est donc stable, tranquille, en croisière, et permet l'endormissement général qui sévit souvent dans les aéroclubs à gros effectif.

Aussi en ce début d'année 2008 je tire la sonnette d'alarme pour vous dire : « cette année, soyons tous des bénévoles puis des pilotes »

L'ACAM restera ainsi un grand club, notre club où il sera agréable d'y piloter nos avions.

Bonne Année et Bonne Santé à tous.

→ BALISES

UN NUAGE DE MOINS DANS LES CIEUX ASSOCIATIFS AIXOIS

Le 21 Décembre la Justice a débouté le Fisc au sujet de ses décisions qui voulaient assujettir l'association à la TVA, la Taxe Professionnelle et l'Impôts sur les bénéfiques. L'action avait débuté en février 2004 avec un contrôle fiscal sur les années 2000 et 2001. Je tiens à vous mettre au courant de cette fin heureuse pour que vous compreniez combien les bénévoles qui dirigent le club ont parfois des soucis à se faire et surtout des heures à passer pour permettre au club non pas de fonctionner mieux mais simplement de survivre. Sur le fond je n'en dirai pas plus dans ce bulletin afin d'éviter de donner de mauvaises idées aux ennemis des associations. Mais comme pour tous les sujets qui demandent une certaine confidentialité vous pouvez venir en discuter avec moi sous la forme de votre choix : rendez-vous, rencontre à l'apéro du vendredi, assemblée générale... **P.Bourchet**

CONSIGNES D'EXPLOITATION

Les nouvelles consignes d'exploitation sont entrées en vigueur. Elles concernent notamment les conditions d'expérience récente des pilotes et les lâchers machines. Chaque pilote doit en outre choisir un Instructeur référent et remplir une fiche de suivi. Les consignes sont à votre disposition au Club. Consultez-les et...respectez-les !

NOUVEAUX TARIFS DES HEURES DE VOL

Avions	Solo	D.C
C 150/152 F-BXNN – F-GBQF	92	117
DR400/120 F-GJZG – F-GSRU	108	133
Piper PA28 Thielert F-GIEH	115	140
Cessna 172 F-HCAS	129	154
Piper PA28/180 F-GNBD	132	157
DR400/180 F-GJZK	140	165

ESPACE SCHENGEN

L'espace Schengen s'agrandit :

« Les Etats baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie), la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, la Slovénie et Malte «remplissent les conditions préalables» à la suppression «des contrôles aux frontières intérieures à partir du 21 décembre 2007 pour les frontières terrestres et maritimes, et à partir du 30 mars 2008 pour les frontières aériennes» (texte adopté par les ministres européens de l'Intérieur en décembre 2007). Chypre espère rejoindre les autres pays fin 2008.

A noter aussi que Malte et Chypre ont adopté l'Euro depuis le 1^{er} janvier.

ERRATUM :

Dans l'article du numéro 48, « **Musée de l'Aviation de Saint-Victoret** », nous avons écrit que les appareils venaient, tous de dons de l'Aviation Civile, Eurocopter... Il ne s'agit uniquement que d'un seul don. Avec toutes nos excuses.

SORTIE à ALBENGA

TAL le sauveur ! Et drôle de « Cactus »

Comme toujours, les derniers jours avant le départ les uns et les autres se désistent ce qui perturbe notamment les préparatifs, mais néanmoins malgré cela nous sommes partis à Albenga !



Pour la sortie ALBENGA le 11 novembre 2007, deux appareils [F-EH et F-ZK] étaient prévus pour les huit participants :

*Valérie Pincé~Gérard Vincent
~Bernard Levasseur~Daniel De Tauzia~Tal Nizri~Larbi Khoualed~Jean-Christophe Grava~Antoine Mota.*

Un problème technique sur le F-ZK la veille du départ a été remplacé par le Mooney F-SM de Tal « le sauveur ».

Journée Sympas et agréable..

Départ d'Aix vers 9h30, les routes LFMA vers LIMG [Aix ~Albenga] ont été différentes :

- pour le F-SM : LFMA - EA - NIZ - ALASSIO - LFM en 1h10 [Equipage : Tal / Antoine / Larbi / Jean-Christophe].
- pour le F-EH : LFMA - STP - Transit côtier - ALASSIO - LFMG

Pour le retour les routes ont été les

mêmes pour les deux appareils : LIMG - ALASSIO - NIZ - EA - LFMA [1h25]

Tant à l'aller qu'au retour, il y avait à bord du F-SM deux futurs pilotes voyageurs, Larbi et Jean-Christophe qui, Logs sortis et Carte dépliée, n'en perdaient pas une miette ! Bravo.

Avec une MTO mi-figue mi-raisin à l'aller et avec fort Mistral au retour, la sortie a été très agréable pour tous ! [voir photos]

Après un petit tour dans le village de VILLANOVA, d'où un « drôle de Cactus » attirait notre attention, nous optons pour un sympathique repas au restaurant du coin.

Conclusion : Journée sympa et agréable avec des participants agréables et sympas, ce qui ne gâte rien, à réitérer !!!

■ Antoine MOTA



→ REGLEMENTATION

Benoit FOUSSARD (F.I) : propose un rafraichissement concernant une partie de la REGLEMENTATION.



Ayant à répondre à pas mal d'interrogations ou constaté quelques interprétations erronées et confusions sur certains sujets non techniques, mais néanmoins importants, je propose de gâcher un espace de ce merveilleux bimestriel pour une séance de rafraîchissement rébarbative !

♦ LICENCE PPL [A] - QUALIF SEP : Validité, Prorogation, Renouvellement.

Depuis la mise en place des JAR FCL1, partie de réglementation concernant les licences de membre d'équipage avion on parle :

De **licence** pour définir le niveau de privilège (ex : licence PPL pour nous pilote privés, c'était avant le JAR),

De **qualification** de classe [QC], ou de type [QT], pour définir le niveau des compétences techniques.

(ex : qui nous concerne, aptitude à piloter des avions de classe SEP [intercalaire bleu pour les TT], c'est cette qualification de classe qui a une durée de validité limitée et une reconduction sous conditions).

Et quelque soit le niveau de privilèges de la licence, pour exercer la fonction de commandant de bord sur avion monomoteur à piston il faut détenir la QC SEP en état de validité. (un pilote de ligne [ATPL] ayant volé 1500h sur A320 depuis deux ans, mais ayant 0h sur des monomoteurs à piston ne peut pas utiliser ces derniers).

Durée de validité de la QC SEP* :
24 mois.

- Reconduction avant fin de validité par la prorogation.
- Reconduction après expiration validité par un renouvellement...

À compter du 5 mars 2008, sera mis en place un contrôle des compétences linguistiques défini par l'OACI.

Pour pénétrer dans un espace aérien, les pilotes d'un aéronef devront justifier d'un niveau d'expression et de compréhension suffisants de la langue utilisée par le contrôle aérien.

Cette exigence concerne tous les pilotes d'avions ou d'hélicoptères, professionnels ou non.

Selon la DGAC :

« La nouvelle réglementation n'introduit pas de contraintes nouvelles pour les pilotes PPL. Elle offre cependant la possibilité

♦ PROROGATION

• Par l'expérience :

- 12h dans les 12 derniers mois :
Dont 6h en tant que CdB, 12 décollages et 12 atterrissages (avec arrêt complet).
1 vol d'environ 1h minimum avec [FI].

• Par contrôle d'aptitude :

Test en vol avec [FE] dans les 3 mois précédents fin de validité.

♦ RENOUELEMENT

Epreuve pratique en vol avec FE ou [FER]. Programme adapté par le FE dans le cadre défini dans le JAR FCL1 (qui est celui de l'épreuve pratique de délivrance de la licence PPL).

♦ CERTIFICAT MEDICAL

A sa validité propre et n'a rien à voir avec le renouvellement de la QC. Il est indispensable pour pouvoir piloter en tant que CdB, de posséder le CM Classe 2 en état de validité (2 ans pour les moins de 40 ans, 1 an pour les « vieux »).

La prorogation ou le renouvellement sont des actes administratifs effectués par la [DGAC] par l'intermédiaire des [DAC] bureaux des licences, le plus proche, soit en ce qui nous concerne à l'aéroport de Marseille-Provence au pied de la tour muni de notre carnet de vol dûment arrêté et signé et le compte rendu du test en vol s'il y a lieu et la licence.*

♦ CONDITIONS POUR PILOTER...

Les conditions nécessaires et suffisantes pour voler en tant que Cdb sur les avions monomoteurs à pistons comme ceux de notre club :

- Licence PPL [A]
- QC SEP
- Certificat médical classe 2

Mais aussi celles imposées par le règlement intérieur de l'ACAM pour voler sur les avions du club [conditions de lâchers, d'expérience, etc...].

*Dans notre prochain numéros nous vous parlerons de la « Qualification SEP et ses variantes », de la tenue du « Carnet de route » et d'autres items relatifs à ce dossier. Si vous avez des questions à ce sujet n'hésitez pas à

JAR	Joint Aviation Requirement	FI	Flight Instructor
FCL 1	Flight Crew Licensing	FE	Flight Examiner
SEP	Single Engine Piston	FER	Flight Examiner Restreint
ATPL	Airline Transport Pilot License	CdB	Commandant de Bord
DGAC	Direction Gle.de l'Aviation Civile	PPL	Private Pilot License

COMPETENCES LINGUISTIQUES

l'Autorité étrangère concernée.

La DGAC ne procède pas au contrôle des licences à la sortie de l'espace aérien français. »

Nous invitons les pilotes qui souhaitent voyager à l'étranger à consulter les textes sur le site de la DGAC :

http://www.aviationcivile.gouv.fr/html/prospace/exam/examens_pratiques/PDF/info_LP.pdf

de passer l'évaluation des compétences linguistiques en anglais (et en français) pour ceux qui voudraient se soumettre à un tel test.

La possibilité offerte aux titulaires de PPL de se soumettre aux épreuves de compétence linguistique VFR en anglais leur permet de satisfaire aux exigences de l'annexe 1 de l'OACI.

Il est de la responsabilité du pilote français de déterminer s'il doit ou non disposer de cette attestation de niveau de compétence linguistique lorsqu'il entreprend un vol en VFR vers un pays étranger en contactant

MCR : Henri MERCIER

60 ANS DE PILOTAGE...

J'étais collégien en 1947 et je venais d'être reçu au baccalauréat, quand j'ai eu la chance d'être choisi comme premier bénéficiaire d'une bourse de pilotage avion offerte par l'aéroclub de Brioude. Mon premier carnet de vol a été délivré par l'Aéro Club de France le 22 août 47 avec un report de 12h40 sur Stampe SV4C, à l'obtention du brevet de tourisme 1^{er} degré.

Autant que je me souviens, l'épreuve du brevet consistait à effectuer 5 « huit » consécutifs à altitude constante (barographe enregistreur à bord) et à atterrir correctement, moteur arrêté à 800 pieds à la verticale de l'aérodrome. C'était l'époque des prises de terrains avec PTS et glissades, sur Stampe et aussi sur planeurs monoplaces AVIA 15A, Castel 301 ou 310P, sans volets ni aérofreins, pour lesquels l'aptitude à la maniabilité était le critère n°1. Ensuite 2^{ème} degré le 1^{er} octobre 47 avec atterrissage sur 5 aérodromes extérieurs desquels il fallait ramener la signature du chef pilote avec tampon. Et plus tard brevet de pilote professionnel d'avion, qualification d'instructeur avion, qualification montagne en 73 et Instructeur montagne en 78. Au total 9700 HdV sur 85 types d'avions différents. En planeur : premiers vols en 46 au treuil puis remorqués. Brevet « C » en 48. Insignes de performance F.A.I : Argent en 53, Or en 71, Or à 3 diamants en 76. Instructeur planeur et vol à voile en 74. Au total 1800 HdV pilote de planeur sur 64 modèles différents du SG38 de moins de 10 en finesse au NIMBUS 2 de f48. Enfin durant ma carrière militaire dans l'armée de l'air : 4700 heures dont 600 de nuit sur 14 types d'avions. Ce qui fait en tout 16200 Heures de vol en 60 années avec sur le total, 12 à 13000 heures d'instruction, dont plus de 6000 au profit de l'ACAM. Mais plus que l'addition des heures de vol, ce qui compte pour moi c'est la diversité de ces vols et le plaisir que j'y ai toujours pris. Plus particulièrement passionné par le vol à voile et le vol montagne, j'ai toujours apprécié tous types de vol, sauf la voltige déclenchée. Je suis désolé que l'ACAM ait suspendu le vol montagne. C'est une formation extraordinaire et passionnante, quitte à ne la pratiquer qu'avec instructeur qualifié et entraîné. J'espère que nous y reviendrons ! Ma qualif. instructeur est valable jusqu'en 2010 sous réserve du maintien de l'aptitude médicale annuelle. Je ne suis ni blasé ni fatigué de piloter, naviguer ou apprendre à d'autres à le faire, et je n'ai pas l'intention d'arrêter, tant que j'y prendrai du plaisir et que d'autres pilotes seront demandeurs de mes services.

Contact : 04 42 27 18 60

ELK : Patrick ELKAN

J'ai commencé ma carrière aéronautique comme mécanicien au sol pendant 3 ans dans l'armée de l'air, en vue de devenir Mécanicien Navigant, ce que j'ai fait en 1970. Ensuite, je suis devenu ingénieur navigant, puis pilote de ligne et enfin Commandant de Bord à Air France. Je suis Pilote Privé depuis 1974. J'ai environ 6400 h de vol en tant qu'Officier Mécanicien Navigant et 6000 h de vol comme pilote. J'ai volé sur toutes sortes de monomoteurs, sur Caravelle, Mercure, Airbus A320 et Boeing B 737. J'ai arrêté mon activité professionnelle en 2003 et j'ai aujourd'hui 62 ans, j'habite à Bouc Bel Air donc pas très loin de l'aéroclub.

Je suis disponible pour toutes sortes de vol (sauf que je ne suis pas FI pour le vol de nuit). Je suis libre principalement le lundi après midi et le mercredi.

Contact : 06 82 82 26 72

FSA : Benoît FOUSSARD



« Déjà tout petit dans les nuages, ado dans les années 70 quand tout était prétexte à planer, j'ai choisi le vol à voile, la fumée illicite me faisant tousser. Trop belle expérience pour ne pas avoir envie de la prolonger toute ma vie. J'ai fait des ménages

et triché aux cartes pour payer les heures de J3 en attendant d'en faire mon métier. Mais trop mauvais pour réussir le concours PL j'ai fait aiguilleur du ciel (ben oui, comme le président). La vraie raison c'est que pour entrer à Air France je devais tailler mes cheveux; je décidais de garder mes forces vitales et laissais les passerelles glorieuses aux pauvres ayant accepté de se les faire couper, pour les marchepieds des coucous. Mon chemin aéronautique a donc plus développé mon goût pour l'aviation de terroir, débusquer la petite piste herbeuse, la glisse, le pilotage en trois dimensions que pour les vols migratoires automatiques et les « runways » sombres et dures. *Il y a, vous les avez, dans chaque vol source de plaisir par le spectacle naturel, la lumière, par la satisfaction d'une navigation pré-*

DBR : David-Jack BERNARD



David-Jack BERNARD, Avocat à Aix en Provence, 51 ans [35 sur la photo !], titulaire du PPL [TT] en date du 20/06/1983, CPL Théorique.

FI(A) [Flight Instructor] SEFA Grenoble en date du 05/08/2005. A son actif environ 600h de vols, et 150h en instruction. Jack a participé au Rallye « Toulouse - Saint-Louis » avec Jean-Pierre LUTAUD, à bord du EH. A l'heure actuelle, il compte cinq élèves pilotes, dont deux lâchés. En plus de son rôle d'instructeur, il est également administrateur au sein de l'ACAM et sans oublier son loisirs favori le « Tir à l'arc ».

Contact : 06 11 54 43 86

Toutes nos félicitations à : **Rémi PATRON**, pilote du Club qui vient de réussir son diplôme de Flight Instructor à l'issue d'un stage au SEFA de Grenoble. [voir portrait journal N° 45]

cise, de la trajectoire "propre", par la découverte d'un terrain, la sensation de liberté, d'espace, de glisse etc.. et je conçois mon travail d'instructeur comme de permettre de saisir ça - en sécurité. 1m70, 70kgs, 3000hdv, FI-A en 1992, depuis 2004 à l'ACAM. Instructeur voltige, compétiteur niveau championnat de France biplace, qualif. « montagne roues ». Plutôt disponible en semaine, je fais en sorte de conduire la formation complète de trois élèves pilotes et je réponds volontiers aux demandes de vols des brevetés : perfectionnement, vent travers, lâchers terrains, machines, etc.. Voilà, ça vous coûtera un seau d'eau pour laver verrière et bords d'attaque (j'y tiens) et un gros seau d'avoine pour le trésorier (il y tient). Bien amicalement. ».

Contact : 06

DU COTÉ DES JEUNES PILOTES

Charlotte VIOLLE :

LA RELEVÉ DES FEMMES PILOTES

« C'est ce que je veux faire ! On commence demain ? » Charlotte se décide à commencer des cours de pilotage en septembre 2006, lors d'une manifestation sur l'aérodrome. « C'est d'accord » répond son père qui se prend au jeu et s'inscrit à l'ACAM en même temps que sa fille. C'est un virus familial : sa sœur est également une fana d'aviation. Charlotte avait déjà eu un premier contact avec le domaine aéronautique en décrochant un stage de 2 semaines au CNRA d'Aix-en-Provence. C'est ce qu'elle voudrait faire plus tard : « contrôleuse » aérien. Mais la route est longue, passe par les prépas et l'ENAC. Au lycée international, en première cette année, elle espère passer son brevet de base dès le début 2008 et le compléter dans la foulée par son PPL/A. Charlotte se sent très à l'aise dans les airs : souhaitons lui beaucoup de courage et de persévérance pour qu'elle réalise un jour son rêve.

■ Robert. FARGIER



Bienvenue

Ils nous ont rejoint
 Didier DAZEAS pilote
 Eric VERRIER pilote
 Jean-Yves RIBIOLLET élève pilote
 Lionel CHALOPIN pilote
 Régis MAGNAC pilote
 René MARESCAUX pilote
 Pierre BARATIN pilote
 Jael ROUSTAN pilote

Bravos

Lâchés :

Laurence KOVACIC
 Elève de R. RIPERT 08/10/2007
 Claude CHURLAUD
 Elève de JP. LUTAUD 16/12/2007
 Larbi KHOUALED
 Elève de JP. LUTAUD 16/12/2007

→ ACTIVITES CLUB

« FOIRE AUX VOYAGES »

Tous les pilotes intéressés par les voyages sont invités à participer à la réunion qui aura lieu :

Samedi 9 février
De 10h à 12h30

pour élaborer le **programme des voyages club 2008**.

Venez avec vos idées, vos propositions, vos envies, vos rêves de petits ou grands voyages de 3 à 8 jours ou plus.

Avec maintenant 4 avions de voyage, il y a de nombreuses possibilités sur des destinations connues ou de nouveaux pays.

La réunion sera suivie d'un apéritif.

VOL DE NUIT

Le vol de nuit prévu début janvier a été reporté, pour raison météo :

Du 28 au 31 janvier 2008
Avec BD sur l'aérodrome
d'Avignon.

Pour tout renseignement, voir Patrick Bourchet

SORTIES CLUB



Château de Quéribus

La même sortie a été prévue deux fois :

Une en semaine

Une un dimanche

Nous espérons ainsi pouvoir satisfaire un maximum de pilotes.

Programme prévu :

Aix - Lezignan - Les châteaux cathares - Carcassonne (déjeuner)
 - retour sur Aix dans l'après midi.

Châteaux Cathares - Carcassonne

Mardi 15 janvier 2008 EH~ZK~AS

Châteaux Cathares - Carcassonne

Dimanche 20 janvier 2008 EH~ZK~ZG-AS

Soirée des « ICARES »

C'est une tradition à l'ACAM.

Tous les ans, fin janvier, nous organisons une soirée en l'honneur des pilotes qui ont obtenu leur brevet, BB ou PPL, ou une qualification particulière l'année précédente. C'est l'occasion de les distinguer et de leur remettre un « ICARE » en l'occurrence un petit souvenir symbolique. Mais, c'est l'occasion aussi pour tous les membres du Club de se retrouver et de partager un moment de convivialité dans une ambiance festive et décontractée.

Cette année, la soirée aura lieu dans les locaux du Club

samedi 26 janvier
à partir de 19h30

Nous comptons sur votre présence très nombreux à cette soirée.

Inscrivez-vous. Participation : 20 euros par personne

C'est Valérie qui a bien voulu se charger de l'organisation et nous l'en remercions. Mais elle souhaiterait bien sûr avoir de l'aide pour installer la salle, préparer les plats, etc...

Merci de la contacter : valerie.pince@hotmail.fr ou 06 15 08 09 16

Menu

Cocktail
Foie gras
Magret de canard
Légume et gratin
Salade
Fromage
Dessert

JOURNÉE DES FEMMES PILOTES

Suite à l'initiative de l'Aéro Club Vauclusien en octobre 2007, l'ACAM a décidé de prendre le relais et d'organiser à son tour une journée des femmes pilotes.

Elle aura lieu

Dimanche 2 mars 2008

Le programme de la journée n'est pas encore définitivement fixé, mais vous pouvez déjà retenir cette date sur vos agendas.

RENCONTRE
AUTOUR D'UN VERRE...

Prochaines dates :

Vendredi 1er février

Vendredi 7 mars

« **Café-croissants** »

Les prochains auront lieu :

Le 13 janvier A.C Alpin à Gap-Tallard

Niveaux d'Huile

Des bidons d'huile sont à votre disposition pour compléter les niveaux des avions, dans le placard blanc situé au fond du hangar. **Une clé de ce placard fait partie du trousseau de chaque avion.**

Pour EH suivre les consignes affichées sur le carnet de route de l'avion.

Propreté des avions

Merci de nettoyer les pare brises et les bords d'attaque après votre vol !

Vérifier que rien ne traîne dans l'habitacle ou les vide poches (papiers de bonbons, bouteilles d'eau, piles usagées etc...) Pensez au pilote suivant. Merci.

Protection des saumons d'ailes

Les protections d'ailes des DR400, ne sont pas destinées à être empilées sur une table !

Utilisez les, surtout quand vous déplacez les avions : elles sont précisément faites pour cela !...

AS

Les réparations sont en bonne voie. Il devrait revenir dans la première quinzaine de janvier.

RU

Le changement de moteur est en cours. Retour prévu vers le 10 janvier

EH

La batterie a été changée.

Si le bilan financier de l'année le permet, EH sera prochainement équipé d'un GPS couleur avec carte déroulante.

QF

La base de données du GPS a été remise à jour.

ZK

Les sièges ont été entièrement remis à neuf, prenez en soin. Le moteur arrive en fin de potentiel. Remplacement prévu en février.

AVIONS	Heures de vol		TOTAL
	Nov.	Déc.	2007
QF	48.25	54.40	361.10
RU	78.50	42.40	1015.10
ZG	60.35	74.25	991.20
EH	39.45	29.40	447.00
VP			191.25
ZK	45.35	72.10	118.26
Total ACAM	273.10	273.35	3125.30
NN	37.15	40.15	447.50
AS	00.00	00.00	486.45
BD	29.10	46.10	658.35
Total ANEG	66.25	80.25	1593.10
TOTAL	339.35	354.00	4718.40

Contact

Aéro Club Aix - Marseille FFA

Journal d'information de l'ACAM

- ◆ **Directeur de Publication**
Patrick BOURCHET
- ◆ **Rédaction**
Yves DESPAS
Larbi KHOUALED
- ◆ **Ont collaboré à ce numéro**
Patrick BOURCHET
David BERNARD
Patrick ELKAN
Robert FARGIER
Benoît FOUSSARD
Henri MERCIER
Antoine MOTA

Aéro-Club Aix - Marseille
Aérodrome 13290 LES MILLES
04 42 24 21 70
www.aeroclub-acam.org
aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr

