

Contact !

Juil/ Août.

52

2008



Aéro Club Aix - Marseille



Donnez-vous des ailes...



L'Edito

de Patrick BOURCHET

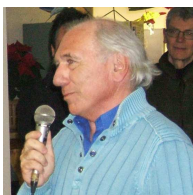
D'abord, félicitations à tous pour avoir su annuler les vols en mai et juin, que ce soit de très belles sorties sur la Corse ou le magnifique tour des calanques avec des amis, programmés de longues dates. Les conditions VFR simples, faciles et sans risques pour la sécurité n'étaient pas là, c'était une situation rarissime pour un printemps en Provence. Quelques uns ont dû attendre quelques heures ou une nuit pour revenir à Aix. Il n'y a rien à reprocher à personne, juste à prévenir les pilotes suivants. Ce n'est pas là que le fonctionnement du club est mis à mal mais plutôt sur nos retours 15 ou 30 minutes trop tard, instructeurs en tête alors que l'on sait que le pilote suivant est en train de faire les cents pas sur le parking. Qu'on se le dise.

Il fut aussi question de sécurité des vols le samedi 7 juin au club avec des exposés autour des causes d'accidents, des facteurs humains etc. Beaucoup ont du penser que c'était réserver aux dirigeants de clubs et aux instructeurs. Je pense qu'il faudra le refaire avec la bonne publicité car tous les pilotes sont concernés, des accidents arrivent sur de simples vols locaux. En juin 3 pilotes ont réussi leur PPL. Voilà 6 brevetés en 6 mois, ce qui est réconfortant par rapport à 2007.

ATTENTION : Création de ZRT dans la région d'Avignon (LFMV)

ZRT AVIGNON...!

voir : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr> ou dans le PC de l'ACAM



REGLEMENTATION

[à lire]

Patrick ELKAN, Ancien Commandant de bord, membre et instructeur à l'ACAM, vous relate : « **RAPPEL SUR LES PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE ET ALTITUDE DE TRANSITION** »

Page 3

100 ANS



D'AEROCUBS

Compétences linguistiques

Do you speak english ?

Page 2

Le jour le plus Corse

Les préparatifs avant la **TRAVERSEE MARITIME** (sur la Photo démonstration par Charles, Pilote Air France et notre Président Patrick, ancien contrôleur « Comment utiliser le gilet de Sauvetage »)

Page 4



B.I.A 2008 :
un très bon cru !

Open Flyers ?

Vous
connaissez sûrement !

(re) Découvrons-le...

Page 6

Suite de l'Edito :

Notre conseiller Robert Fargier, nouvellement breveté suit avec soin notre centaine d'élèves, n'hésiter pas à le contacter pour résoudre vos problèmes ou simplement apaiser vos craintes.

Afin d'offrir à tous ce qu'ils attendent nous maintenons les limitations d'arrivée d'élèves, il n'y aura pas de début de formation avant octobre. Si bien des nuages obscurcissent l'avenir de notre loisir, l'arrivée permanente d'élèves (46 depuis le début de l'année) est très rassurante.

Le CB qui survole le club en ce moment s'appelle **Thielert**, toujours pas de solution en vue, l'administrateur nous facture beaucoup trop chère notre réparation, sans aucune garantie puisqu'il n'y a pas encore de repreneur connu. La Fédération rencontre Diamond début juillet. Nous remettons en septembre nos réflexions et essayons de louer un remplaçant.

De belles promenades ont pu se faire : Propriano à plus de vingt adhérents, les Baléares à deux avions, « Ouessant » etc. Continuons à profiter de l'été en privilégiant toujours la sécurité du vol.

L'adresse :
OPENFLYERS a changé :
<http://acam.openflyers.fr>

au lieu de
« acam.openflyers.org »

Compétences linguistiques

Travelling abroad ? Do you speak english ?

Depuis le 5 mars 2008, la DGAC a mis en place un examen de compétences linguistique en anglais (english language proficiency) suite aux décisions de l'EASA et des états membres de l'Europe. Plusieurs d'entre nous ont déjà passé cet examen qui se déroule en deux parties :

- ✦ Une écoute de bande avec un support papier où sont écrites 10 phrases ou ATIS répété 2 fois avec quelques mots à découvrir. Chaque mot non trouvé fait perdre 1 point. Noté sur 20.

Un voyage fictif en réel avec deux contrôleurs, suivi d'une phrase à dire sur une situation inhabituelle. L'ensemble des informations transmises par le contrôle y compris tous les chiffres d'une météo ou tous les composants d'une info de trafic doivent être collationnés. Noté sur 20.

Il ne faut pas mésestimer la difficulté de cet examen : c'est la note la plus faible des deux épreuves qui compte ! Une mauvaise compréhension de bande ou un anglais approximatif en voyage peut être éliminatoire.

L'ACAM (Patrick BOURCHET) a mis au point des réunions de soutien aux pilotes qui prépare cet examen. A la rentrée une session de préparation à l'utilisation de l'anglais à la radio sera lancée. Elle permettra à des pilotes connaissant l'anglais d'apprendre à l'utiliser à la radio pour voler en sécurité à l'étranger et donc de se présenter à l'examen. Prévoir 8 cours de 2h et beaucoup de travail personnel !

Il est désormais important pour les voyageurs au long cours qui veulent découvrir l'Italie ou l'Espagne par exemple d'obtenir cette compétence en anglais. En effet, en cas d'accident ou de difficultés à l'étranger, les assureurs ne prendront pas en charge les dégâts si le pilote n'est pas en règle avec cet examen. Et cet examen annule toutes les qualifications déjà acquises dans le passé : QRI, QRRI, etc.

Quelques points à savoir pour voyager :

- ✦ C'est le commandant de bord qui doit posséder toutes les qualifications et compétences nécessaires, y compris pour le langage. Le fait de transporter à bord un autre pilote avec la compétence anglaise sans soi-même la posséder, ne couvre pas coté assurance.
- ✦ La compétence doit être apposée sur la licence (c'est gratuit, mais l'examen aura coûté 60 euros).
- ✦ La compétence est valable 3 ans pour niveau 4 (note entre 10 et 14), 6 ans pour un niveau 5 (note entre 14 et 18) et indéfiniment pour un niveau 6 (examen sur Paris seulement).

Fly safely.

■ Robert FARGIER

RAPPEL SUR LES PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE ET ALTITUDE DE TRANSITION :

Le choix de l'altitude et/ou du niveau de vol pour la croisière est déterminé par de nombreux paramètres (relief, météo, zones réglementées...) et en particulier par la réglementation.

1 - Rappels :

Altitude (Z) : Indication de l'altimètre lorsque celui-ci est calé au QNH. C'est donc la distance verticale qui sépare l'avion du niveau moyen des mers : AMSL (Above Mean Sea Level).

Sur les cartes, les indications d'altitude sans référence sont des altitudes AMSL.

Niveau de vol (FL) : Indication de l'altimètre lorsque celui-ci est calé à la pression standard de 1013,25 hPa.

C'est la distance verticale qui sépare l'avion de cette surface isobare.

C'est également cette valeur qui sera utilisée pour calculer les performances de nos avions au décollage, en croisière et à l'atterrissage. Dans ce cas ce sera l'**Altitude Pression** notée : **Zp**.

Règles régissant le croisement des trafics en croisière :

Règle 1 : Règle de séparation de IFR et des VFR.

Les IFR utilisent :

Les altitudes en milliers de ft : 3000, 4000, 5000, 6000,

Les niveaux de vol multiples de dix : 30, 40, 50, 60, ..., 150, ..., 240, ...

Les VFR utilisent :

Les altitudes en milliers de ft + 500 : 3500, 4500, 5500, 6500, ...

Les niveaux de vol multiples de dix + 5 : 35, 45, 55, 65, ..., 95, 105, 115, ...

Ainsi les IFR et les VFR sont toujours séparés de 500 ft

Règle 2 : Règle dite " semi circulaire "

Nous appellerons les altitudes ou niveaux **Impairs** ceux dont le premier chiffre est impair ex : 3500 ft, 5500 ft, 7500 ft ... ou FL 35, 55, 75, 95, ...

Nous appellerons les altitudes ou niveaux **Pairs** ceux dont le premier chiffre est Pair ex : 4500 ft, 6500 ft, 8500 ft, ... ou FL 45, 65, 85, 105, ...

Les avions volant entre les caps **000° et 179°** utiliseront des altitudes ou niveaux **Impairs**

Les avions volant entre les caps **180° et 359°** utiliseront des altitudes ou niveaux **Pairs**

Nota :

1 - Le premier demi cercle soit le 1 est impair donc altitude et niveau impair. Le deuxième demi cercle soit le 2 est pair donc altitude et niveau pair.

2 - En espace contrôlé B, C, D le contrôleur peut déroger à ces règles.

Dans les routes aériennes (AirWays) et particulièrement au dessus du territoire Français, la sectorisation, pour les IFR, Nord / Sud est appliquée pour tenir compte du flux de trafic au dessus de notre territoire. Ce qui ne change rien pour les vols VFR.

3 - A la sortie des zones contrôlées, dans tous les cas, les règles 1 et 2 doivent de nouveau être appliquées.

4 - En espace contrôlé, tout changement d'altitude ou de niveau est soumis à autorisation.

5 - Les clearances (autorisations) données par le contrôleur ne doivent pas vous amener à sortir des conditions météo VMC.

Suite dans le prochain numéro.

Les Femmes Pilotes à l'honneur

La journée s'est déroulée aux Milles le dimanche 2 mars 2008. Un petit-déjeuner café-thé-viennoiseries nous attendait au club et pendant que les participantes arrivaient, nous avons fait ou refait connaissance. Marie-Laure, pilote à l'ACAM et contrôleuse aérienne, nous a ensuite guidés vers et dans le centre en route de navigation aérienne d'Aix (CRNA Sud est) pour une visite exceptionnelle.

Après avoir regardé un film d'introduction sur le contrôle aérien (avec une apparition discrète mais remarquée de Patrick Bourchet !), nous avons visité l'impressionnante salle d'où le trafic aérien est surveillé.

La visite a duré près de deux heures mais nous n'avons pas vu passer le temps, et après la photo de groupe, il était temps de rentrer au club... où nous attendaient un apéritif, des

tables de fête, dressées par ces messieurs du CA, et un délicieux couscous (encore un grand merci à Larbi et à Mme !). L'après-midi fût consacrée à un exposé instructif de Jean-Pierre Lutaud sur l'EH et son moteur diesel. Un grand merci pour cette journée particulièrement réussie qui donne encore plus envie de se retrouver pour des activités aéronautiques.



■ Laurence KOVACI

Le jour le plus Corse

**Dimanche 22 juin 2008 :
Propriano.**

Nous devions partir avec ZG : Serge, Daniel, Gérard.

La pompe à essence nous a lâché la veille, donc pas de ZG.

Tal ,très gentiment nous propose de venir , avec son Mooney . Nous partons donc, Tal, Daniel et Gérard.

Dans le calme ,SM parfaitement stable à 130 Kt nous emmène vers Propriano.

Arrivée légèrement décalée avec ZK, pas de taureaux sur la piste, kiss landing de Tal, nous voilà posés.

11 heures nous avons le temps de remonter la piste. Premier bain, l'eau est à 25°, calme et claire.

Retour vers le restaurant pour déjeuner , nous formons 2 tables fort sympathiques et animées. Les produits rouges et rosés aidant , les grands sujets sont abordés :

- Faut-il sanctionner plus sévèrement les destructeurs de champs de tests OGM ?



- L'Europe à 27, actions, décision plus ou moins technocratiques.

Après le déjeuner, sieste pour certains, retour à la plage pour d'autres, l'eau est toujours très agréable.

18 heures, Daniel et moi partons avec NN. Plus près de 80 ou 90Kt que de 130, notre montée vers le 45 s'effectue de façon très progressive.

Tentatives de négociation avec le contrôle , pour couper de Lonsu vers Lerma, pas d'accord du contrôle. Jusqu'à Merlu rien à signaler, après : soleil de face, nous organiserons la cabine : cartes sur le pare-brise pour laisser un espace aussi réduit que le permet la sécurité avant.

Nous passons donc par Merlu, Saint-Tropez ,et après 2 h 26 de vol : Aix.

Une journée agréable avec un temps magnifique, à renouveler.

■ Gérard VINCENT

B.I.A 2008 : un très bon cru !

C'est effectivement un très bon cru que ce BIA 2008 ! 55 élèves se sont présentés et 52 ont été reçus (94,5%) dont 6 mentions Très Bien ! on peut être fiers des résultats de ces jeunes gens. Les lauréats de la promotion "Henry Farman" (H. Farman le 13 janvier 1908 avait remporté le grand prix de l'Aéro-club de France en réalisant le premier kilomètre en boucle en Europe) ont reçu leur diplôme des mains de Mr De Roux représentant Air-France qui parrainait la promo. Cette compagnie est née il y a 75 ans de la fusion de 5 compagnies dont la compagnie Farman.



2008 marquait aussi les cent ans de l'Aéro-club et les 10 ans du BIA sur Aix et on peut dire qu'à ces quatre faits historiques (dont deux centenaires), la promo "Henri Farman" a su rendre un bel hommage.

L'ACAM et Eguilles Aviation assurent la formation dans les Lycées Vauvenargues, Militaire et La Nativité sur Aix en Provence et dans les Lycées Perier, Sion à Marseille.

Une Histoire d'AMOUR



C'est à Paris, en 1895, qu'ils se rencontrent. Ou plutôt se retrouvent.

Tous deux natifs d'Orléans, ils se connais-

saient en effet probablement déjà, du temps de leur jeunesse.

Léon DELAGRANGE a 23 ans ; fils d'un industriel, il n'a cependant aucun goût pour les affaires. Jeune homme élégant, fortuné, sportif, sa passion est la sculpture, dont il fait son métier.

Thérèse Peltier a 22 ans ; fille de « bonne famille » elle est cultivée et attirée par les activités artistiques.

Entre eux c'est très vite le grand amour, et leur passion ne se démentira jamais.

« au Salon des Artistes Français »

Tout serait parfait si toutefois Thérèse n'était pas mariée depuis 2 ans à un médecin de la marine, dont, officiellement, elle aura, un fils, Jean, né en 1897 !

Qu'importe, les 2 jeunes gens se voient régulièrement, ils suivent ensemble des cours de sculpture pour laquelle Thérèse s'est découverte une passion et un réel talent. Ils exposeront tous les deux régulièrement au Salon des Artistes Français.

Au début du nouveau siècle, le couple s'installe, avec le petit Jean, dans l'immeuble où ils ont leurs ateliers. On peut les voir parfois se promener au bois montés tous les 3 sur un étrange quadricycle à moteur.

« voler reste encore du domaine du rêve »

Léon en effet se passionne aussi pour la mécanique et l'automobile naissante. Mais bientôt une nouvelle idée l'obsède : voler ! Nous sommes en 1904, voler reste encore du domaine du rêve ! Dans son atelier, Il dessine les plans d'un aéroplane. Trop compliqué ! Il rencontre les frères Voisin et séduit par leur appareil, devient leur premier client en 1906 et réussit son premier vol en 1907. Il concourt comme son ami Henry Farman pour le prix Deutsch de la Meurthe récompensant

le premier à boucler le Km en circuit fermé. C'est Farman qui gagne le 13 janvier 1908, mais DELAGRANGE fera mieux quelque temps plus tard. Ses exploits lui valent d'être invité en Italie.

« un vol de près de 12 minutes »

La tournée est un triomphe à Rome, en présence du roi Victor Emmanuel, puis Milan et enfin Turin. Thérèse bien sûr l'accompagne, officiellement comme reporter pour le journal « Les sports ».

A Turin le 5 Juillet 1908, Léon effectue l'après midi, un vol de près de 12 minutes, puis dans la soirée il repart, met le moteur en route et fait signe à Thérèse de le rejoindre. Celle-ci n'hésite pas un seul instant et monte à bord de l'appareil qui effectue un vol d'environ 250 m à 2 m de hauteur.

Suite dans le prochain numéro

■ Yves DESPAS



DLY : Raymond DELAUNAY
Instructeur ~ Salarié de l'ACAM

Suite et fin

PASSIONNÉ PAR LES AVIONS DEPUIS L'ENFANCE

A Villacoublay, pendant ma première affectation d'Officier Pilote et Commandant de section de la Gendarmerie, j'ai volé aussi sur Cessna 206 de la Gendarmerie, environ 275 heures et sur avions légers au sein d'aéro - clubs ou sociétés comme Paul TISSANDIER à Saint Cyr l'Ecole, Voltair Aviation à Chavenay (Cessna 172 et 177B, 177RG, DR400, Piper PA18 Cub).

« QRI, QRRI, IFR... ! »

J'ai passé ma licence de Pilote Professionnel Avion, en candidat libre au SEFA de Melun en 1981 sur Cessna 177RG, puis rejoint l'été de la même année, ma première affectation Outre-mer à Fort de France, pour 3 ans durant lequel j'ai passé QRI, QRRI, IFR Théorique, première qualification Bimoteur sur Piper PA34 Seneca II et qualification Hydravion Mer sur avion Amphibie Lake Buccaneer Beechcraft 99 Airliner.

« un sacré souvenir... »

Le convoi de l'Amphibie Lake Buccaneer de Fort de France à Kissimmee (Floride) en passant par Porto Rico, Saint-Domingue et les Bahamas, reste à ce jour mon plus long voyage comme commandant de bord d'un aéronef, et, un sacré souvenir...Mais les Iles de la Barbade, St Martin, St Barthelemy, Les Saintes, Saint Domingue et Sainte Croix en Piper Archer, Saratoga et Seneca restent aussi de très bons souvenirs...

« mon expérience opérationnelle à mes jeunes pilotes »

Fin 1994, de retour de Fort de France vers Hyères, un séjour de 5 semaines au centre du SEFA de Carcassonne me permet de devenir Instructeur adjoint de Pilotes Privés Avion. J'y retrouve le Cessna Cardinal RG et le Robin Aiglon et découvre le CAP10 et le Robin R2160 en voltige et vrilles...Dés lors je ne cesserai plus d'instruire en vol sur les hélicoptères de la Gendarmerie où je m'efforce de transmettre mon expérience opérationnelle à mes jeunes pilotes, et sur les avions des aéro-clubs proches de mes affectations : Aéro-club du Var à Cuers-Pierrefeu pou Hyères, Aéro-club Calédonien Henri Martinet à Nouméa, et aéro-club Aix-Marseille à Aix les Milles après un bref passage et la formation d'un pilote au Brevet de Base aux avions du Midi sur Rallye 100 cv.

« qualification montagne »

A j'ai eu le plaisir de lâcher mon fils François en tour de piste à Cuers le jour anniversaire de ses 15 ans et il a obtenu son Brevet de Base l'année suivante. A deux reprises nous avons fait du vol à voile à Fayence pendant une semaine de vacances et de complicité aéronautique. J'y obtenu mon brevet de pilote planeur en 1992. j'ai continué à me former et passé ma qualification Montagne Avion avec Noël GE-

NET après une formation rigoureuse mais très agréable avec Henri MERCIER.

« un peu plus de 9000 heures »

J'ai dû quitter les formations aériennes de la Gendarmerie en octobre 1994, et j'ai fait valoir mes droits à la retraite quatre ans après à Aix, où je commandais le groupement de Gendarmerie de l'air de la Région Aérienne Méditerranée. A 53 ans je ne pouvais rester « inactif » et j'ai provisoirement abandonné mon statut d'instructeur bénévole pour devenir salarié à temps partiel de mon aéro-club Aix Marseille qui vivait un des moments difficiles de son histoire. Il s'en est bien remis grâce à une équipe de dirigeants compétents et dévoués que je tiens à remercier ici. J'aurai 63 ans cette année, et l'histoire ne s'arrête pas là, enfin je l'espère...mais un petit bilan provisoire indique un peu plus de 9000 heures de vol sur une bonne centaine de types d'aéronefs différents. Et toujours la même envie et le même bonheur de voler, piloter et apprendre le pilotage aux amateurs, me délecter de la beauté des paysages survolés, essayer d'en fixer le souvenir grâce à la photo, m'émerveiller de voir fonctionner les nouveaux appareils de navigation GPS, et surtout le plaisir de partager ces moments privilèges avec les pilotes ou passagers de nos avions

■ Raymond DELAUNAY

Open Flyers ? Vous connaissez sûrement ! (re) Découvrons-le...

C'est l'outil informatique le plus utilisé du Club : Open Flyers. Né et entretenu par la volonté d'une poignée d'informaticiens pilote, cet outil familier nous permet de gérer nos réservations sur Internet de manière sécurisée. S'il est très simple de s'en servir dans ses fonctions de base, voyons comment nous pouvons en tirer encore plus de profit.

• Mon OpenFlyers à moi

Open Flyers permet de personnaliser sa propre visualisation, en ne faisant apparaître que les avions et les instructeurs nécessaires. Un élève pilote sur CESSNA 152/150 n'a pas forcément besoin d'encombrer sa page avec les réservations des avions de voyage. Le pilote lâché sur Robin seulement peut n'afficher que ce type d'avion. Une fois identifier, allons sur le menu « DONNEES », puis dans « AFFACHAGE ET DONNEES PERSONNELLE ». Plusieurs paramètres personnels peuvent être positionnés ici, dont le choix des avions et des instructeurs.

Suite page 8

Du coté des Jeunes Pilotes

- RAMBA
- Nick
- 26 ans
- Militaire
- Instructeur : D. J BERNARD
- Lâché : Néant
- Objectifs : devenir Pilote de ligne

- CLEMENSON
- Gabriel
- 20 ans
- BTS Informatique
- Instructeur : Arnaud ROSTAIN
- Lâché : Néant
- Objectifs : Informaticien

- ROCHE
- Charles
- 20 ans
- Etudes : Anglais
- Instructeur : Arnaud ROSTAIN
- Lâché : 08/05/2007
- Objectifs : Pilote de chasse



Bienvenue à...

Elizabeth CARECCHIO	Elève Pilote
Jean-C. COQUILLAT	Elève Pilote
J.L GRAND-CLEMENT	Elève Pilote
Clément LANGLOIS	Elève Pilote
Hans MOOIJ	Pilote
P.S ROCCA	Pilote
J.M TASSETTI	Elève Pilote
Christiane THIELENS	Pilote
Guillaume ZUCCA	Elève Pilote

Lâchés

Christophe DEMARET Elève de R.DELAUNAY	04/06/08
Amélie BIZART Elève de J.P LUTAUD	16/06/08

PPL / A

Franck LEBLANC	Juin 2008
Walter BAETS	Juin 2008
Sylvie DROUOT	Juin 2008

✈ KESKISPASS

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Mai	Juin	2008
QF	67	84	377
RU	88	98	540
ZG	72	87	351
ZK	55	71	255
EH/LR	19	0	123
Total ACAM	301	340	1646
NN	25	30	173
AS	44	55	249
BD	37	76	277
Total ANEG	106	161	699
TOTAL	407	501	2345

Baromètre : au 01/07/2008

• 311 Adhérents.

311 ADHERENTS

Ça se GERE
Grâce aux BENEVOLES

Permanences :

Actuellement une « étude » est en cours pour déterminer ceux qui n'ont pas encore effectué de PERMANENCE, donc nous vous invitons à vous inscrire soit sur OPENFLYERS dans la ligne permanence, soit auprès d'Odile :
[remplaçante de Cathy]

PROCHAINS VOYAGES ~ SORTIES DU CLUB

MILAU	03/08/2008
-------	------------

Pour les INSCRIPTIONS voir les organisateurs, s'inscrire au tableau du Club.
Sous réserve de modifications !

Open Flyers : suite de la page 6

- **Se faire informer par Open Flyers**

Toujours sur la même page, on peut indiquer son adresse email personnelle. Il est souhaitable pour entrer en contact avec les autres pilotes de cocher que cette adresse soit visible de tous. Juste dessous, le fait de cocher la case « Notification des réservations par e-mail » permet de recevoir un message électronique à chaque modification de ses réservations. Pratique quand l'avion part en mécanique le jour où l'on devrait voler.

- **Utiliser le bandeau principal.**

Le Club informe les membres via des messages courts sur le bandeau du haut. En tenir compte.

Noter qu'un clic sur le logo de l'ACAM en haut à gauche permet d'accéder au site Web de l'aéroclub.

- **Annuler un créneau déjà commencé**

Météo mauvaise ? Empêchement de dernière minute ? Un réflexe : l'indiquer immédiatement dans Open Flyers.

Un créneau réservé déjà commencé ne peut pas être supprimé. Il suffit donc de modifier la réservation en raccourcissant la fin du créneau au quart d'heure suivant l'heure courante. Pratique et utile pour un autre pilote qui aurait possibilité de voler dans l'instant.

Voilà pour ces quelques conseils pratiques. Noter également qu'il existe des différences de comportement d'OF entre INTERNET EXPLORER et FIREFOX. Dans ce dernier, on peut perdre la possibilité de visualiser les détails d'une réservation en passant la souris dessus. Il suffit simplement dans FIREFOX de changer de moteur Web (clic droit sur l'onglet en cours).

Bonnes réservations et bons vols à tous

■ Robert FARGIER

RENCONTRE AUTOUR D'UN VERRE...

TOUS LES 1^{ERS} VENDREDIS DU MOIS À PARTIR DE
18H30



PARTICIPATION AUX FRAIS
DE 3 € PAR PERSONNE.
LES FAMILLES SONT
LES BIENVENUES,
VENEZ NOMBREUX.

CONTACT : VALÉRIE PINCE
06 15 08 09 16

Prochaine date :

Vendredi 01/08/08

« Café-croissants »

Tous les deuxièmes dimanche du mois, un aéroclub de la région P.A.C.A. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :
" café-croissants ".

Les prochains auront lieu :

- **Le 13 juillet 2008**
[AC Jean ORIAL à Pont St Esprit]

EXAMEN PPL [A] THEORIQUE :

Mercredi 17 septembre 2008

Contact !



Donnez-vous des ailes...

Journal d'information de l'ACAM

- ◆ **Directeur de Publication**
Patrick BOURCHET
- ◆ **Rédaction**
Larbi KHOUALED
- ◆ **Ont collaboré à ce numéro**
Gérard VINCENT
Laurence KOVACIC
Patrick ELKAN
Yves DESPAS
Raymond DELAUNAY
Robert FARGIER
Valérie PINCE

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

Chaleur d'été : quelques recommandations

Veillez ranger les appareils dans les hangars [à l'OMBRE]

Mettre les caches [les moustiques cherchent à faire des « niz »]

Mettez du CARBURANT [le nécessaire] !!!

Eteignez « tout » sauf feux strobe et retirer les CLES

Fermez bien les portières, verrières...

Carte carburant dans l'étui, notez tout incident...

Merci pour votre compréhension

PENSEZ A CEUX QUI VOLONT DERRIERE VOUS !