

# Contact !

Nov/ Déc.  
54  
2008



Aéro Club Aix ~ Marseille  
*Donnez-vous des ailes...*



K. CHÉVÉ

## *L'ACAM est en DEUIL...!*

Benjamin **TOUBIANA** est décédé avec ses trois amis, le dimanche 2 novembre 2008, alors qu'ils se trouvaient à bord de notre avion Robin F-GJZK, qui s'est écrasé dans la région de Nyons. L'ACAM et ses membres, très touchés par ce drame, s'inclinent devant la douleur des familles et des proches, et leurs présentent leurs condoléances.

# 1908 ~ 2008

# 100 ans d'Aviation - Passion



**Le 10, 11, 12 octobre 2008 nous avons commémoré le Centenaire de la CRÉATION de l'Aéro Club de Provence.**

*Organisé par l'Aéro Club Aix-Marseille, le CO-DAAM et de nombreux partenaires... Nous avons souhaité mettre en valeur cet événement avec une exposition retraçant l'histoire de l'Aéro club, des expos philatélique, de peinture et sculpture.. mais aussi de parler du « futur » de L'Aérodrome d'Aix -les-Milles.*



## L'Edito

de Patrick BOURCHET

### L'AVENIR DE LA FLOTTE

Notre Piper EH est arrêté depuis mai. Le prix des solutions Thielert paraissent trop chères ou trop hasardeuses ; le retour au lycoming essence aussi. Avant de ferrailer cet avion nous allons réétudier toutes les solutions et le garder tel quel au fond du hangar. Notre flotte a deux grandes composantes : trois quadriplaces de 180ch pour voler loin à 120-140 kts à 4 personnes. Quatre petits avions pour des sorties en local à 2 ou 3 où la vitesse ne compte pas. Entre les 2 il y a le besoin du petit quadriplace économique pour les vols locaux à 4 et qui peut aussi voyager pour un tarif entre 120 et 130 euros. Le pilote peut ainsi sur une seule machine satisfaire tous ses types de vols. C'était l'EH. Faute de mieux il faudra peut être lui trouver un remplaçant d'ici mai 2009. Pas un Robin nous en avons trois et avec l'arrêt de l'usine ce n'est pas le moment d'aller plus loin, nos pilotes Piper seraient sur un pied. Pas un Cessna car le 160chevaux n'est pas performant. Et n'ayant que peut de convertis Cessna depuis que l'AS est arrivé il ne serait pas opportun d'acheter un deuxième 180 chevaux. Eliminons toutes les solutions nouveautés tant pour leur fiabilité que pour l'adaptation des pilotes. Ce serait donc un Piper 160 chevaux et rien d'autre. Nous attendrons les réadhésions 2009 et les résultats financiers du dernier trimestre pour voir l'impact de la crise mondiale sur notre loisir. C'est donc en février qu'il faudra décider si nous voudrions un huitième avion pour l'été 2009. J'attends vos avis sur ce sujet. Il est intéressant de savoir que ce dont nous proposons à la direction du club est vrai : êtes-vous gênés pour voler sur les Dauphins RU et ZG car ils sont trop difficiles à réserver. ? les Cessna 150 NN et QF sont -ils trop petits ? Les 180chevaux sont ils trop chères ? Nous avons les chiffres ; donnez nous la dimension humaine- pour alimenter notre réflexion. Bons vols.

## COMMEMORATION DU CENTENAIRE DE L' AERO CLUB DE PROVENCE :

L'événement a ouvert ses portes le vendredi 10 octobre à 18 h à la grande salle de la Mairie d'Aix en Provence, en présence de nombreuses personnalités. Avant tout il faut souligner que ce n'est pas exactement le centenaire de l'Aéro Club Aix Marseille [ACAM], dont la date de création est 1945, mais plutôt cent ans d'aviation à Marseille et Aix en Provence. Cette longue préparation fût le fruit longuement élaboré par l'ACAM, le CODAAM [Comité de Développement de l'Aérodrome d'Aix les Milles], mais aussi le soutien de nombreux partenaires... Néanmoins, il faut souligner le « gros » travail de nombreux bénévoles issus de part et d'autres, qui ont contribué énormément à la réussite de cette fête. Pendant que les musiciens et technicien

**«exposition réalisée par notre ami Yves DESPAS»**

effectuaient leurs derniers réglages, nos hôtes arrivaient par petit groupe, leur regard se dirigeait vers une exposition réalisée par notre ami Yves DESPAS [membre de l'ACAM], mais aussi de belles peintures signées par l'artiste peintre KERREVEL. Après l'allocution de notre président, Patrick BOURCHET, ce fut celui de Jean-Claude MARCELLET, président du Comité de Développement du site des Milles, qui, juste après une projection vidéo sur l'aérodrome et secteurs environnants, met l'accent à

ce que tous les acteurs intéressés que ce soit les aéro-clubs, les entreprises du pôle issus de la filière aéronautique comme « TwinJet » dont son Président Directeur Général était présent, et d'autres industriels, puissent travailler en commun en vue d'une création « d'aérovallée » (terme inspiré de la « Silicon Valley » ). Le samedi matin, du 11 octobre fut marqué par une surprise totale, celle de voir notre hangar, habituellement composé des huit appareils de l'ACAM et l'ANEG, remplacé par un magnifique spectacle, celui de belles parachutes suspendues au plafond, de magnifiques tableaux de KERREVEL, des sculptures de JORIOT, et l'in-

**« Aix les Milles future Aéro- »**



contournable exposition d'Yves ... Il faut dire que le beau temps était au rendez-vous, tout a été prévu, la vente d'un timbre, carte postale, un cachet spécial créés à cet effet, de nombreux gadgets comme le ventilateur magique, des casquettes, boussoles, etc. Même des boissons et « sandwiches ».



De nombreux visiteurs ont pu réaliser, tout au long des journées de samedi et dimanche, leur rêve qui est celui de voler, tout près du ciel, de la terre et des commandes ! Le café-croissant du dimanche matin a fait un « tabac », près de vingt appareils venus de tous les cieux ont embrassé la 33, les contrôleurs avaient du pain sur la planche, ils étaient au courant, nos pilotes ont assuré la sécurité.

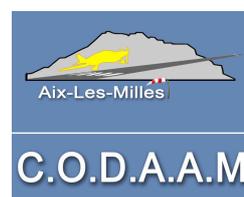
De nombreuses familles sont venues dans l'après midi, pour certains effectuer des baptêmes. De nombreux amoureux, notamment des jeunes étaient au rendez-vous, certains grâce à ce week end inoubliable ont pris goût à l'aéronautique et souhaitent en faire leur métier. Le soleil nous quitter lentement, il était temps de tout ranger; petit à petit chacun regagnait sa demeure. Malgré une lourde fati-

gue, ce week end fut l'un des plus magnifique. Nous tenons à remercier au passage, la Mairie d'Aix en Pro-

**« l' u n  
des plus  
magni-  
fiques...**

vence, d'Aix les Milles, ceux qui ont contribué financièrement à la réalisation de la fête, les différents médias, mais aussi les magazines spécialisées dans le domaine aéronautique, la FFA [Fédération Française de l'Aéronautique], les riverains d'Aix les Milles, et les villages voisins, tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à la mise en place, à la réalisation de ce merveilleux centenaire; comme disent certains « c'est dommage que c'est tous les cent ans », rendez-vous au prochain centenaire.

■ Larbi KHOUALED



## Livre d'or...

*Bravo. Très belle expo, excellente organisation. Merci pour l'accueil.*

*A bientôt.* ■ F-BPXN [Berre La Fare].

*Bravo. Recommencer absolument la même chose avant le Bi.*

■ F-GGYL [Aix].

*Soirée très très bien organisée à la Mairie et bravo pour le film.*

*Super bonne organisation pour le week end, on se retrouvera.*

■ F-PUMC [Aix].

*Félicitations à tous, celles et ceux qui ont su organiser cette fête du centenaire et pour l'énorme travail que vous avez fait pour la réussite.*

■ Yvonne.

*Journées réussies, belle organisation, avec des femmes splendides. Un vrai partage. Je vous donne rendez-vous au prochain centenaire et en attendant à la nuit folle « Aerovally night » en juin 2009.*

■ Jean Pierre LUTAUD.

*Bravo à Yves DESPAS pour son travail « historique » la réalisation est superbe.* ■ Patrick ELKAN.

*Sobre mais tout y est, longue vie à l'aéroclub.* ■ Lise.

*Exposition instructive. Merci à Yves DESPAS pour son travail. Longue vie au terrain d'Aix.* ■ Pascale HEBÄCHER.

*Simple, synthétique sympa.* ■ Fred.

*Un des merveilleux moments à partager en famille, pour l'aérodrome d'Aix, retour sur une belle page d'histoire d'aviation et de très belles photos. Continuez dans cette voie et bons vols à tous, sans oublier les femmes pilotes.* ■ Béra (l'air d'orient...).

*Merci l'ACAM pour m'avoir fait découvrir le pilotage. Mon fils de 20 ans viens de toucher ses premières commandes.* ■ Cyril TROISE  
*Et la maman qui est fière de ses deux enfants futurs pilotes.* ■ Pascale

*Bon vols pour les 100 prochaines années.* ■ Aéro Club Haut Comtat Valréas-Vison TROISE.

*Félicitations pour cette initiative et meilleurs souhaits de développement de l'aéroclub dans les prochaines années avec beaucoup de nouveaux pilotes formés.* ■ Alain L [AOPA].

*Expo très bien faite. Bravo Yves DESPAS : contenu, présentation, super.*

■ Marie PERRET

*A most enjoyable and interesting exhibition of 100 years of flying light aircraft.* ■ John and Jackie HODCROFT—F-BLRY

*Merci au cap'tain Levasseur champion du monde.* ■ SGILLET

*J'ai gagné mon baptême de l'air.* ■ Léa MATEO, 7 ans.

*De 1986 à 1993 président de l'ACAM : « Hélice au pays des merveilles ». Que de très bons souvenirs « ab immopretore ».* ■ un ami

*Un très grand merci pour votre accueil, visite très agréable et instructive.*

■ Annie Mireille ROMANO [Gémenos]

*Très belle exposition, particulièrement instructive sur l'essor de l'aviation civile dans la région* ■ un visiteur de Plan de Cuques.

*Belle rétrospective UPAP/AC AIX MARSEILLE. Très bien décorée par KEREVEL. Cela donne envie de « s'y mettre »* ■ Henri DABRY.

*C'est mon premier centenaire que je vois à l'acam, l'ambiance était super, je vote d'ores et déjà pour le suivant.* ■ Gérard CASSAN, Instructeur.

## Livre d'or...

Bravo pour ces rides sillons parfois nuageux, parfois ventillés dans ce ciel d'azur...bonne continuation à tous les « amoureux des cieux ».

■ Frédérique.

Merci à tous qui ont leur passion et leur dévouement dans la préparation du centenaire. C'est une réussite ! VIVE LFMA ! VIVE L'ACAM ! VIVE L'AERO VALLEE !. ■ Yves PLEINDOUX [CODAAM].

Les petits dej...étaient super!!! Très bonne ambiance à renouveler pour le Bicentenaire...bravo à tous. ■ Daniel MAITRE ROBERT [ANEG].

Heureux d'avoir participé à l'anniversaire de notre aérodrome, une belle page d'histoire. Très bonne convivialité, une réussite au club, trop peu de volontaires sur les 320 adhérents du club. ■ Serge B.

Vous avez démontré une fois de plus que la convivialité est possible. Certes, c'est du travail, mais la réussite est au rendez-vous et ceux qui ont participé d'une manière ou d'une autre au centenaire auront une opinion différente de l'aéronautique en général. Ils ne verront plus les « petits avions » du même œil. Bravo à tous les acteurs de ce succès ! Je vous encourage à préserver dans cette voie. Félicitations à tous les bénévoles et aux organisateurs. ■ Jacques DEDIEU, Pilote ACAM/ANEG.

Je n'ai pas touché terre pendant 2 jours ! (Normal qu'on travaille dans un Aéro-Club) ! Mais quelle ambiance, quelle convivialité ! Vivement 2108. ■ Cathy, la secrétaire.



## Interviews : « un mot sur le Centenaire »

Quel beau monde, c'est magnifique, quelle ambiance... ■ Famille CONSALES.

Je suis cloué à cette chaise, je vends des casquettes, ventilateur...euh magique, non sérieux c'est magnifique, je signe pour toujours..... ■ Paul KHAYAT.



Je suis épuisée, mais je suis fière de ces trois belles journées, je vais dormir pendant deux jours..... ■ Valérie PINCE.

Que dire, que encore une fois « Tal le sauveur », on revient de Rodez, parti chercher l'AS, malheureusement je ramène seulement le démarreur, sinon, c'est la fête !..... ■ TAL.

Que ça continue !..... ■ Bernard LEVASSEUR.

## RETOUR SUR UN CENTENAIRE

Retour sur le passé, sans nostalgie, mais avec curiosité, a permis de mettre l'aérodrome au centre des préoccupations de tous les usagers. Une cinquantaine d'adhérents ont contribué, par leur action bénévole, à la réalisation de ces trois jours de fête, ainsi que des entreprises du terrain : SAAL, TWINJET, SAFETYPLANE.... et quelques propriétaires d'avions qui ont contribué financièrement au soutien de la soirée du vendredi, sans oublier des associations sportives et leurs fédérations dont la nôtre. Des riverains et leurs représentants sont venus visiter nos expos et ont apprécié cette façon d'aimer l'aviation. Après le salon de l'Aviation Verte il y a deux ans, l'expo culturelle est une autre voie pour réunir les passionnés d'avions avec les hommes et les femmes qui vivent autour de l'aérodrome. Nous remercions, tous ceux et celles qui ont lancé et réalisé ces belles idées. Le club garde en souvenir la peinture de KEREVEL qui représente le décollage du premier hydravion du monde sur l'étang de Berre piloté par Henri FABRE, son constructeur marseillais qui était parmi les fondateurs de l'Aéroclub de Provence, également la fresque des quatre avions, peinte par le même artiste pour l'événement, et symbolisant les 100 ans d'aviation, mais aussi la carte postale créée par Yves DESPAS avec son timbre et son cachet hommage de l'aéroclub à son passé. Ces trois jours, baignant dans l'aviation, c'était la joie et la bonne humeur. Voler c'est bien, et que cela procure de merveilleux souvenirs, mais n'oubliez pas les manifestations où nous ne sommes que spectateurs : visites de musées, de constructeurs d'avions, meetings. Cela en vaut la peine.

■ Comité de Rédaction

## Permanence assurée ? Club bien géré...

N'oubliez-pas de vous inscrire dans OpenFlyers ("Permanence") pour prendre un créneau.  
Après du secrétariat.

Une demi-journée tous les deux ans...  
La vie du Club dépend de chacun de nous...

## Ultimo viaje afuera : IDA Y VUELTA EN CASTELLON DE LA PLANA ! Dernier voyage à l'étranger : aller / retour à Castellon de la Plana

*Tout le monde ne parle pas anglais (seul Thomas et moi-même avons la qualification sur le BD) et je suis le seul de l'équipe à parler espagnol...*

25 octobre 2008 : rendez-vous est pris pour être sur le départ à 8h00. A mon arrivée, Alain et Thomas mes équipiers sont déjà là, ainsi que les pilotes de l'autre avion, le ZK. Pour moi, c'est une grande première : premier voyage club à l'étranger, premier grand voyage avec le BD. En avant pour tester ma toute nouvelle « english proficiency ». Tout le monde ne parle pas anglais parmi les pilotes du BD : seul Thomas et moi-même avons la qualification et je suis le seul de l'équipe à parler espagnol, ce qui sera important pour Castellon qui est en auto-information. Sur le ZK, Didier assurera la radio en espagnol. Les plans de vol sont déposés : les deux avions feront escale à AMPURIA BRAVA (LEAP) avant de poursuivre vers Castellon. Les cartes nécessaires sont prêtes.

Après que le brouillard se fut levé sur LFMA, Alain assure le décollage vers 10h00, direct AW puis MTG et enfin traversée de la Méditerranée. Thomas comme copilote, assure à l'arrivée la radio pendant une intégration en finale 35 et un superbe atterrissage au dessus des villas de rêves et des marinas. AMPURIA BRAVA est unique : une ambiance très décontractée, très jeune, une pluie de parachutistes quasi ininterrompue aujourd'hui que le temps est au beau fixe. Le temps de refaire les pleins, de se rafraichir et de déposer les plans de vols (le plan de vol est obligatoire en Espagne pour tout vol) et nous voici reparti pour notre destination finale. Cette fois, la route passe à l'intérieur des terres, assez loin pour éviter la classe A de la TMA de Barcelone. L'approche de Girona qui nous a pris en charge au début du vol nous autorisera le niveau 65 : «F-BD, FL065 approved, do not climb above and please monitor Barcelona Approach on 127,700 ». Après un survol des méandres de l'Ebre qui viennent mourir dans son delta, nous approchons Castellon, avec une légère brume sèche. L'arrivée est plus sportive : ZK, parti

avant nous, est en attente d'entrée du circuit, à 2000ft, pour cause de largage de parachutistes en cours sur Castellon. Nous autres attendons à 3000ft. J'assure la radio en espagnol avec

l'AFIS et en français sur la même fréquence avec Didier, pour coordination. La piste est courte et l'option de remise des gaz est à considérer avec attention. ZK se pose enfin, remonte la piste et nous atterrissons. Ce n'est pas toujours simple d'assurer les traductions avec Alain (PEF) quand les phases de vol s'accroissent. Back track en bout de la piste. Enfin posé pas cassé, retour au parking, on refait le plein et l'on partage avec les amis de l'autre avion les impressions du voyage. L'hôtel est à deux pas, à pied. Nous sécurisons les avions pour la nuit. Enregistrement rapide, et à 15h00 passé,



direction le restaurant d'à coté. Une ballade sur la plage déserte suit : cela ressemble à une riviera hors saison. Magnifique ! La soirée est consacrée à la visite de la ville, à 15 mn de taxi. Cette ville de 150 000 habitants environ, à l'architecture intéressante, est très animée, même en cette période. Après quelques déambulations dans les rues de la ville qui nous fait croiser une procession, nous décidons d'un restaurant. Nous y passons quelques heures à refaire le monde, parler d'avion et de voyage, de faire connaissance pour certains... Lendemain matin, grasse matinée, grâce au changement d'heure qui a eu lieu dans la nuit. Très



beau temps, juste quelques cirrus au sud. Départ prévu vers 11:00, l'aérodrome ouvre à 10:00. Dépôts de plan de vol, paiement des taxes, préparation des avions et surtout prise de la photo souvenir : nous voilà reparti vers LEAP. Je suis aux commandes cette fois, à gérer le vol et la radio. Suivi de la côte, survol du delta de l'Ebre et de sa faune, contact avec Reus, puis avant de prendre le transit VFR de Barcelone, passage par Cunit pour une photo de la maison de mon cousin ;-). Le transit est magnifique, nous amène à survoler Sabadell puis le circuit de Cataluña. Pour éviter Girona et les « low costs » qui s'y posent, nous revenons vers la côte, survolons les superbes villas de la Costa Brava et arrivons presque directement en vent arrière sur LEAP. L'appareil photo crépite. C'est la fête ce dimanche sur AMPURIA : des sauts en parachute sans arrêt, des personnes de tous horizons et une ambiance bon enfant. Pour nous, c'est l'heure encore de faire les pleins, de se restaurer et de rentrer avant la nuit. Thomas cette fois prend les commandes pour un retour direct au 050°. Nous décollons entre deux parachutistes à l'atterrissage. Vol sans souci, direct MTG, le ZK nous suit gentiment. L'approche de Provence nous oblige à un survol de LFML, un classique. Entretemps, ZK a demandé une directe ALM et va se poser donc avant nous en arrivant par une base main gauche 33 peu orthodoxe. Toujours aussi joueurs, les gars de l'ACAM. Dernier couché de soleil sur LFMA, magnifique, qui apporte la touche finale à ces deux jours. De bien jolis souvenirs... et une nouvelle expérience aéronautique. Quand repart-on ? Hasta pronto, España !

■ Robert FARGIER

## Conseils de Courtoisie Aéronautique :

- Prenez soin des verrières qu'il faut nettoyer de préférence à l'eau claire et sécher après nettoyage. Attention aux produits alcoolisés ou à base d'hydrocarbures qui détériorent les verrières. Les rayures sont souvent dues aux casques et planchettes de vol posés sur la casquette du tableau de bord, malgré l'avertissement collé sur la casquette.
- Manipulez les poignées d'ouverture des verrières et des portes des avions avec précaution, dans le bon sens et sans forcer ! *Deux poignées de Robin forcées en moins de huit jours avec obligation de remplacer les serrures..*
- Les Robin ont une barre de traction dans le coffre, destinée à servir exclusivement en cas de besoin sur un aérodrome extérieur. Dans notre hangar, au moins deux barres de traction sont disponibles, accrochées à la porte Nord ou posées comme cale devant la roue avant d'un Robin garé à l'intérieur. Utilisez en priorité ces barres et ne sortez pas celles qui sont dans le coffre des avions pour éviter des rayures dues aux chocs contre l'intérieur des baies en plexiglas.
- Soyez attentifs à l'orientation des avions que vous garez sur les emplacements de parking et à la direction du souffle de l'hélice pendant le chauffage et les essais moteur. On ne doit pas souffler les gouvernes d'un autre avion, il n'est pas courtois également de souffler sur des personnes et les aéronefs à l'avitaillement, ni vers l'intérieur des hangars. Si toutefois à la mise en route il se trouve un avion derrière, limiter le régime moteur au minimum et demander le roulage immédiatement pour quitter cet emplacement au ralenti, et faire chauffer l'avion ailleurs.
- Au départ et surtout au retour d'un vol, lorsque le vent est établi, veillez à ne pas stationner l'avion « vent arrière » y compris pour l'avitaillement. Si vous êtes contraints de le faire, retenez les portes des « Piper » et « Cessna » jusqu'à ce quelles soient ouvertes et en butée. Ne permettez pas aux passagers d'ouvrir les portes avant votre autorisation et faites le vous-même s'il y a un risque de détérioration dû au vent.



- Contrôle du niveau d'huile avec chiffon ou mouchoir papier pour éviter de faire couler de l'huile à terre et à l'intérieur du capot moteur. Un moteur d'avion doit être propre et sec ce qui permet de détecter une éventuelle fuite d'huile sauf si un ou des pilotes maladroits ont laissé s'égoutter de l'huile lors d'un contrôle ou lors d'un complément de niveau. Ne faites pas de compléments d'huile d'une quantité inférieure à un litre. Si vous ne pouvez pas mettre un bidon d'un litre complètement sans dépasser le niveau maxi, c'est que le complément n'est pas nécessaire. Si le sol est souillé par de l'huile ou du carburant [JET A1 en particulier] éviter de marcher sur les tâches pour ne pas contaminer ensuite les tapis de sol, moquette des avions.

- Lorsque vous devez rentrer votre avion dans le hangar, respectez les plans affichés et surtout placez le premier Cessna qui peut ou doit être rentré au milieu et au fond du hangar, le nez vers le mur.

Laissez les « check-lists dans les avions, voire dans la sacoche (en ce qui concerne les nouvelles), pensez aux pilotes débutants et aux instructeurs à qui elles vont manquer pour un vol d'instruction. Pilotes brevetés faites une copie et ayez votre

check-list (celles réalisées par Patrick ELKAN), cela vous évitera de partir avec celle qui se trouve dans l'avion ou la sacoche! Vous avez à votre disposition, avec une prise USB les check-lists et manuels de vol des avions sur l'ordinateur de la salle d'accueil de l'ACAM et des copies papier que vous pouvez emprunter huit jours, dans les classeurs de la salle des cartes. Vous pouvez aussi télécharger les check-lists et d'autres documents dans la partie réservée aux membres du site de l'ACAM [[www.aeroclub-acam.org](http://www.aeroclub-acam.org)].

- Si vous volez en fin d'après midi, ne quittez pas le club sans vous être assuré que vous n'êtes pas le dernier. Si c'est le cas, la fermeture du hangar et des locaux vous incombe (et ouais nous sommes une ASSOCIATION !). Si un instructeur est présent, il peut vous aider ou vous pouvez l'aider pour cette tâche car les portes du hangar sont très difficiles à manœuvrer pour quelqu'un seul...

■ Raymond DELAUNAY

## Incident - Indisponibilité Avion

Il arrive, que pour une raison ou une autre :

- Badin hors service
- Roue crevée, etc...

L'un de nos avions soit arrêté en milieu de journée , et donc que les vols suivants ne soient pas possibles.

Il est alors de la responsabilité du pilote ayant constaté le problème, d'effectuer les opérations définies dans la procédure suivante.

- 1 Téléphoner à chaque pilote ayant réservé ,dans la même journée, un vol suivant, pour lui indiquer l'arrêt de l'avion.  
Ceci afin d'éviter à certains de venir à l'ACAM , et de constater le problème, après avoir fait 20 ou 30 km inutiles.
- 2 Indiquer au responsable ATA (Aéro Technique Assistance), notre atelier de maintenance aux Milles, le nom de l'avion et l'incident constaté.
- 3 Indiquer sur le tableau blanc : » Tenue des potentiels avant visite » sur la ligne de l'avion concerné , la nature de l'incident.
- 4 Relater l'incident en laissant un message sur le 06 60 29 07 01

Merci de respecter cette procédure pour réagir en membre d'une association c'est-à-dire en portant aide et assistance à chacun d'entre nous.

■ Gérard VINCENT

### Raymond DELAUNAY

a repris du service, suite à une longue absence pour cause maladie. Les élèves pilotes doivent à nouveau prendre contact pour planifier leur instruction.

### COURS THEORIQUES ANGLAIS (English training)

Les cours d'anglais préparant à l'examen du FCL1.028 commenceront mi-novembre 2008 (date précise à venir) Contacter Patrick BOURCHET si intéressé. Participation : 50 euros.

### Bienvenue à...

Oranne <b>ESQUER</b>	Elève Pilote
Emmanuel <b>STEINLIN</b>	Elève Pilote
Vanessa <b>DOSDANE</b>	Elève Pilote
Amandine <b>VANNIER</b>	Elève Pilote
Thomas <b>CASELLA</b>	Elève Pilote
Serge <b>HEULIN</b>	Pilote
Guy <b>GUISTI</b>	Pilote

### Lâchés

Jean-Louis <b>NAULET</b> <i>Élève de Gérard CASSAN</i>	30/07/2008
Jimmy <b>GUENON</b> <i>Élève de P BOURCHET</i>	26/10/2008

### PPL / A

J. Christophe <b>GRAVA</b> <i>Élève de P.BOURCHET</i>	25/09/08
--	----------

### Message aux Elèves-Pilotes :

Les élèves qui sont en possession du **livret de progression** sont priés de bien vouloir le ramener au club.

« **Observateurs** » : ceux qui souhaitent voler pendant les instructions en place arrière sont priés de s'adresser aux instructeurs.

### EXAMEN PPL [A] THEORIQUE :

**Mercredi 26 Décembre 2008**

### Baromètre : au 01/11/2008

• **325 Adhérents.**

Flotte de l'ACAM/ANEG			TOTAL
HEURES DE VOL			
Avions	Sept.	Oct.	2008
QF	58h40	55h23	641h54
RU	82h35	51h51	851h51
ZG	56h50	80h26	694h30
ZK	49h23	40h40	497h45
EH/LR/DD	25h22	12h27	216h10
<b>S. Total ACAM</b>	<b>272h50</b>	<b>240h47</b>	<b>2902h10</b>
AS	54h14	25h25	451h16
BD	30h27	43h44	481h17
NN	20h51	29h15	312h30
<b>S. Total ANEG</b>	<b>105h32</b>	<b>98h24</b>	<b>1245h03</b>
<b>Global</b>	<b>378h22</b>	<b>339h11</b>	<b>4147h13</b>

### Cours Théoriques PPL [A], BB :

Arnaud ROSTAIN vous propose la saison 2008-2009 des cours théoriques, tous les SAMEDI matin, de 10 h à 12 h, HORS périodes scolaires. Priorités des inscriptions aux élèves pilotes qui préparent le théorique BB ou PPL/A. Les pilotes avec licences peuvent également s'inscrire. Prix pour l'année : 80 euros.

### Contenu des travaux :

- 1- Connaissance de l'avion
- 2- Aérodynamique et mécanique du vol
- 3- Météo
- 4- Règlementation
- 5- Navigation et radionavigation
- 6- Facteurs humains
- 7- Phraséologie (français)

### Chez GliGli : eh oui maintenant il est PAYANT !

Le club a pris un abonnement auprès de « Chez GliGli » pour que nos élèves et pilotes puissent faire des QCM [Questions à Choix Multiples]. Vous pouvez vous connecter à l'ordinateur se trouvant près de l'accueil. **Pour des infos voir Arnaud ROSTAIN**

