

N° 75 juillet-août-septembre 2013

Contact !



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

Quel plaisir de voler dans un avion tout neuf !

Mon petit solo de prise en main, dimanche matin, a été un vol magnifique. J'avais l'impression de n'avoir jamais vue la Sainte Victoire avec la mer au loin, peut être l'effet de la verrière bleue !

Le renouvellement de la flotte est commencé, il va falloir le poursuivre. Nos prédécesseurs ont acheté le ZG en 1989 et le RU en 98. Ces machines étaient robustes, faites pour durer, elles ont répondu à nos attentes pendant deux décennies. Mais elles ne peuvent plus assurer à un coût normal et avec une grande disponibilité, leurs 700 heures annuelles !

Pour acheter des avions, nous ne pouvons compter que sur nos deniers. Je vous rappelle que nous en sommes les copropriétaires.

Comme toujours il y a deux solutions possibles : augmenter les entrées ou diminuer les dépenses.

La première solutions entraînerait une augmentation de l'ordre de 15€ par heure de vol, est-ce réaliste dans l'environnement aéronautique des Bouches du Rhône ?

Pour diminuer les dépenses, il n'y a pas grand chose à espérer des postes « essence/assurances » ou « frais fixes ». Du côté de la maintenance c'est depuis toujours que nous essayons de dépenser au plus juste, tout en ayant des avions en parfait état avec tous les équipements en fonctionnement et nous soutenons la comparaison des coûts avec les autres clubs y compris ceux qui ont leur propre unité d'entretien.

Il ne reste donc que notre façon de fonctionner avec deux salariés à plein temps. Il va falloir remettre le bénévolat en avant : celui des instructeurs mais aussi celui de chacun de vous pour ouvrir et fermer les locaux, savoir se servir d'Aérogest etc. ...

Nous allons reparrer de permanence des adhérents, ce qui existait il y a quelques années.

C'est l'avenir du club, sa survie à longue échéance. Au départ un aéroclub c'est une dizaine de copains qui s'achètent un avion. Puis il faut un petit avion d'école et des plus gros et plus rapides pour les balades, le voyage.

Certains voient dans la location une solution. C'est vrai dans le cadre du dépannage de quelques semaines, actuellement c'est intéressant pour découvrir les nouvelles machines. Mais pourquoi une entreprise immobiliserait le capital d'un avion pour le louer prix coûtant ? Notre vendeur a intérêt à vendre des avions pas à les louer et, même dans les compagnies aériennes, un professionnel me disait « ça se termine toujours mal » entre autre avec les problèmes d'entretien, gros ou petit, détérioration ou usure dans l'habitacle et même sur panne moteur certains loueurs essayeront de vous démontrer que c'est votre mauvaise utilisation de leur très bon moteur qui l'a conduit à casser !

Ce qui arrive à l'Acam est normal, il faut faire face.

Le conseil d'administration est aussi en pleine activité pour avoir de l'essence Auto sur l'aérodrome pour notre Rotax.

La météo n'est pas toujours au rendez-vous cette année, restez prudents dans vos voyages, et, surtout pour les retours, nous avons même des contrats rapatriements avec notre licence fédérale, relisez le contrat.

Bons vols à tous.

Le Président
Patrick BOURCHET

Contact 75

Eh Oui ! Vous lisez le 75ème numéro du journal de l'ACAM.

D'abord paru sous le nom « le Bulletin », il a été créé par Armand BALDI en janvier 2000. Yves DESPAS lui a succédé de janvier 2001 (N°7) à septembre 2007 (N°46). Renommé « Contact », c'est Larbi KHOUALED qui en a pris les commandes jusqu'en janvier 2011, (N°47 à 65) en passant de 6 à 4 numéros par an à partir de 2010. Enfin depuis avril 2011 (N°66), c'est à nouveau Yves DESPAS qui en assure la rédaction.

Suite page 3



*Il est là...il est beau...
Et bien sûr il fait la « une » de
ce 75ème numéro de Contact !*

Dans ce numéro :

Edito

Voler dans un avion neuf p.2
Contact 75 p.2

Dossier

Assurances p.3

Sécurité

Masse et centrage p.4

Meeting et musée

Duxford p.6
Salon de Provence p.8

Infos Club

Nouvelles, Evènements.... p.10

CONTACT !

Directeur de la publication :

Patrick BOURCHET

Rédaction—Mise en page —Infographie :

Yves DESPAS

Ont collaboré à ce numéro :

Patrick BOURCHET, Françoise BERTRAND,
Patrick ELKAN, Patrick RIGHEZZA, Daniel de
TAUZIA, Salvatore RIZZO, Bastien LATGE

Edition :

COREP Aix-en-Provence
©Aéro Club Aix Marseille

Comment sommes nous assurés?

Dans toute notre vie, les assurances sont un sujet que l'on n'aime pas aborder, parce qu'il évoque des "problèmes" que l'on souhaiterait éviter, mais aussi, parce que c'est souvent un sujet "ardu"!

Je vous propose donc de décortiquer les assurances que nous souscrivons au club dans le cadre de notre activité auprès d'une des plus importantes compagnies: Allianz.

Limites géographique.

Toutes nos assurances sont valables pour les pays européens ainsi que quelques pays riverains de la méditerranée comme le Maroc. En cas de voyage, toujours vérifier sur l'attestation d'assurance qui est obligatoirement présente dans les documents de l'avion: cela peut changer!

La "responsabilité civile".

Elle couvre les dommages que nous pourrions causer à autrui avec nos avions: par exemple, en cas de crash, les dégâts physiques créés à des personnes au sol, ou les dégâts matériels causés aux bâtiments endommagés par le crash. Mais c'est aussi cette assurance qui dédommagera les passagers, ou leurs "ayants droit" en cas de décès.

Obligatoire et non négociable, son coût annuel, par avion, varie en fonction de la masse, de la puissance, et du nombre de passagers. Exemple: le PS28-AM, coût annuel de 1 344€, limite de garantie 3,1 millions d'euro, et jusqu'à 114 500€ par passager. Pour le Régent LL: 2018€ de "prime" pour 4,5 millions € de limite de garantie et toujours, un maxi de 114 500 par passager.

La "RC" est une assurance où les assureurs n'aiment pas du tout payer! Il faut donc bien comprendre que ces garanties sont des maximum et que le décès d'un passager n'entraîne un versement que de 35 000€ seulement! Si, d'autre part, les règles élémentaires n'ont pas été respectées (qualif OK, taux d'alcool ou drogue, surcharge, centrage, terrain...), l'assureur paiera mais se retournera ensuite vers le fautif! C'est ce qui s'est passé pour l'accident de nuit du ZK où le pilote n'était pas qualifié de nuit.

La garantie "Corps"

Elle couvre les dégâts matériels causés à l'avion en cas d'accident, ou d'incident.

C'est le club qui définit une valeur pour chaque avion. L'assureur remboursera la réparation des dégâts à concurrence de ce montant, moins une franchise minimum de 5% du montant assuré (ce qui peut aller jusqu'à 5000€!) . Son coût annuel est évidemment fonction, entre autres, de cette valeur déclarée. Le PS-28 déclaré pour sa valeur d'achat 115 000€, nous coûte 4 660€ par an, LL pour 110 000€: 4 775€, EH pour 60 000€: 2 776€.

Là, le non respect des règles constitue une exclusion totale de couverture. Cela a été le cas pour ZK. Heureusement, fort de notre ancienneté, de la bonne tenue globale de notre "risque" et du "non engagement de notre responsabilité", l'assureur a fait un geste commercial des 3/4 de ce qu'il nous aurait dû.

Cette assurance n'est pas du tout obligatoire et certains clubs y renoncent, soit pour des raisons d'économie immédiate, soit qu'ils possèdent une flotte importante et constituent des réserves dans leurs comptes...pour être leur propre assureur!

L'Individuelle Accident place Pilote.

Cette assurance couvre le pilote à hauteur de 152 450€. Il s'agit cette fois d'un montant forfaitaire en cas de décès/invalidité qui suit évidemment les règles d'exclusion précédentes. Son coût annuel par avion est de 964€, soit presque 8 000€ pour le club l'Aneg souscrivant la même assurance pour ses trois avions. Cette garantie a été mise en place lorsque les prêts immobiliers excluaient la pratique de l'aviation légère.

Ces exclusions ne semblent plus exister, mais il nous a semblé intéressant de conserver cette garantie qui représente une protection des familles des pilotes pour un coût annuel "raisonnable" d'environ 30€ par adhérent (ou 2€ par heure de vol) contre environ 200€ si nous devions nous assurer individuellement pour la même somme.

Cette garantie est un choix rare dans les clubs et il faut en tenir compte quand on compare les conditions d'adhésion ou le prix des heures de vol!

Ristournes.

Pour inciter les clubs à bien gérer leur risque, la compagnie verse une ristourne annuelle de 10% de la prime globale RC si pas d'accident ayant fait jouer la RC, 16% de la prime garantie "corps" si zéro accident ayant fait jouer cette garantie. Cela a été le cas en 2011 et 2012.

Cette courte présentation ne prétend pas résumer de façon exhaustive les 54 pages des "Conditions Générales" et les 20 des "Conditions particulières" de notre contrat, mais j'espère qu'elle vous aura éclairés sur ce sujet ...

Retenez-en qu'en volant à l'ACAM, vous et votre club sont bien assurés, mais que rien ne vaut le fait de respecter au mieux les règles de sécurité et les consignes d'exploitation pour éviter d'avoir recours à l'assureur!

Et n'oubliez jamais que les clauses d'exclusion existent : ne serait-ce que la validité de sa licence ou de sa visite médicale!... ou la simple surcharge!

Bons vols tout de même!

Contact 75

Suite de la page 2

Près de 14 ans de parution sans interruption, c'est sans doute une belle performance pour un journal associatif ! Mais il existe aujourd'hui d'autres outils et d'autres comportements (internet, réseaux sociaux...)

Peut-être est-il temps de s'interroger sur la nécessité, ou non, de continuer sous cette forme et de repenser globalement la politique de communication de notre Aéroclub ? Un chantier de plus pour le prochain Président et l'équipe que nous élirons en 2014.

Je ne sais pas ce qui adviendra dans un proche avenir, mais une chose est sûre cependant, je n'irai pas jusqu'au numéro 100 !!!!...

Yves DESPAS

Daniel DE TAUZIA
Secrétaire Général

Mieux vaut charger correctement sa monture !
Les formules savantes ne sont pas réservées au Matheux.
Depuis l'apparition de l'ordinateur, les calculs de masse et de centrage sont à votre portée.

Aujourd'hui, vous pouvez emporter ce précieux outil sur votre Smartphone.

La nouvelle version (16) de l'aide au calcul des masses et centrage de la flotte ACAM (et ANEG) permet une utilisation sur Android.

Par exemple avec le logiciel gratuit KINGSOFT.OFFICE;
Les feuilles Excel ainsi que les fiches de pesée au format pdf fonctionnent avec cette application.

Alors n'hésitez plus : téléchargez sur le site de l'ACAM ou sur les PC de l'Aéroclub et emportez le avec vous.

Patrick RIGHEZZA



Rappel sur "la masse et le centrage" d'un avion.

Attention : Si nous ne respectons pas une des limitations du manuel de vol, outre les dangers que cela entraîne, les assurances ne couvriront pas les conséquences d'un incident ou d'un accident et cela peut coûter très cher.

La Masse

Il est obligatoire de vérifier avant chaque vol que la masse de notre avion : (masse à vide + occupants + bagages + carburant) ne dépasse pas une des limitations de masse définies dans le manuel de vol.

Masse qui peut être limitée par :

(masse sans carburant, masse au roulage, masse au décollage (en général la notre), masse atterrissage).

Le Centrage

Pour faire simple, les puristes me pardonneront, nous pouvons considérer, que pour l'ensemble de l'avion, la résultante de la portance "Rz" est fixe et située en un point qui se nomme "CP" ou Centre de Poussée.

Si nous ne parlons que de nos avions, la majorité des masses : moteur, pilote, passager avant, sont situées vers l'avant.

En conséquence, le point d'application du poids P est le centre de gravité "CG", qui se trouve devant le point "CP".

Si le point CG pouvait se confondre avec le point CP et que la portance "Rz" soit égale au poids "P", l'action des forces Rz et P sur l'avion serait nulle. Mais celui-ci serait comme sur une tête d'épingle et parfaitement instable. (Fig. 1)

Les constructeurs vont concevoir leurs avions avec un centre de gravité en avant du point d'application de la portance, mais dans ce cas on peut facilement imaginer que le couple dû aux forces Rz (vers le haut) et P (vers le bas) donc opposés et décalés va faire basculer l'avion vers l'avant.

Pour équilibrer l'avion, il va être nécessaire de rajouter une force "fz" agissant vers le bas, sur le plan fixe arrière.

Cette force "fz" crée par l'empennage horizontal arrière et la gouverne de profondeur sera d'autant plus importante si le point CG avance et diminuera si il recule.

Les limites, avant et arrière, de la position de "CG" appelé "**CENTRAGE**" sont définies par la capacité du compensateur d'annuler tout effort sur la commande de profondeur dans tout le domaine de vol de l'avion.

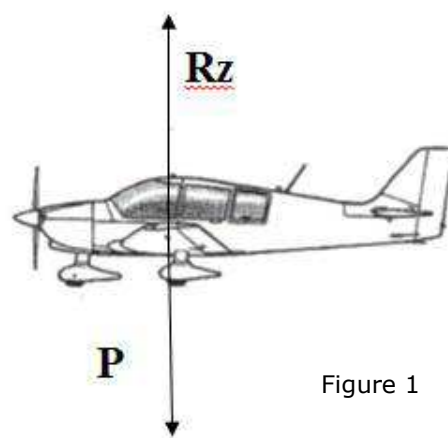


Figure 1

Détermination de la position du centre de gravité

Rappel : Le **moment** d'une force est le produit de cette force par un bras de levier.

Le bras de levier étant la distance qui sépare le point d'application de cette force d'un point de référence. Rappelons nous du pied de biche qui permet de soulever une masse importante en développant un effort raisonnable à l'aide d'une barre et d'un point d'appui.

Sur notre avion nous avons 3 forces en présence : R_z , P et f_z .

Il nous faut donc un point d'appui pour calculer les moments, c'est à dire **une référence**.

La référence est défini par le constructeur et peut être : **La cloison pare feu**, le nez de l'avion, le bord d'attaque de la section rectangulaire de l'aile (DR400).... Voir fiche de pesée. Partant du principe que les points d'applications de R_z et de f_z sont fixes, le seul paramètre sur lequel nous pouvons agir est la position du centre de gravité "CG", par rapport à cette référence. Cette position est fonction : du poids des occupants, des bagages, du carburant à bord. (Fig. 2)

Nous devons vérifier que cette position se situe dans l'enveloppe définie par le constructeur.

Les moyens :

La procédure officielle est d'utiliser **la fiche de pesée**, inclus dans les documents avion et située dans carnet de route.

La solution plus rapide étant d'utiliser le moyen mis à notre disposition par Patrick Righezza :

"aide au calcul de la masse et centrage"

Disponible sur le site de l'ACAM et/ou sur Smart phone.

Les conséquences :

Aérodynamique : En conséquences de ce que nous avons vu plus haut :

Si le centrage est arrière : l'avion est plus instable mais plus maniable.

But recherché pour un avion de chasse qui doit être maniable, mais aussi pour un avion de ligne qui en diminuant la force " f_z " du plan fixe arrière, diminue sa traînée et par conséquent sa consommation.

Si le centrage est avant : l'avion est plus stable mais moins maniable.

La force " f_z " est plus importante et la traînée augmente en pénalisant les performances de l'avion (consommation, vitesse...).

Pilotage :

Si le centrage est limite arrière : Attention au décollage et à l'atterrissage: DANGER

Au décollage, l'avion aura tendance à décoller prématurément et prendre sans contrôle du pilote une assiette trop importante à de très faible vitesse. Prévoir un pré positionnement du trim vers l'avant en conséquence.

En vol, l'avion est plus délicat à compenser et nécessite une plus grande finesse dans l'action sur le trim.

A l'atterrissage, l'avion est instable et l'arrondi plus délicat. Attention au rebonds.

Si le centrage est limite avant : Attention au décollage et à l'atterrissage: DANGER

Au décollage, l'avion sera plus "lourd" que d'habitude à la rotation, attention aux surprises. Prévoir un pré positionnement du trim vers l'arrière en conséquence.

En vol, l'avion sera plus facile à compenser puisque plus stable.

A l'atterrissage, l'avion est plus lourd du nez, avec des risques de se poser 3 points voir sur la roue avant.

Piloter c'est prévoir et anticiper

Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité

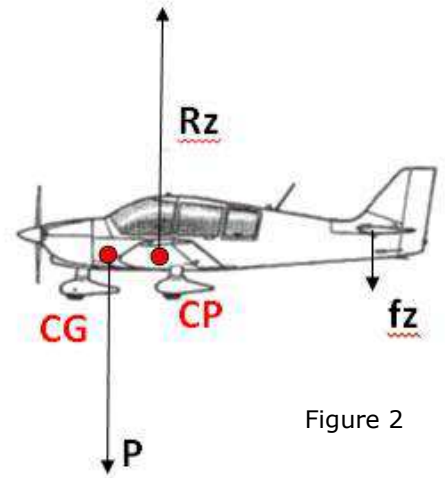


Figure 2

Retours d'Expériences (REX)

Les REX, sont importants.

Analysés, ils permettent éventuellement de donner des recommandations, de changer des procédures, etc...et donc **d'améliorer la Sécurité**.

Vous avez rencontré une situation inhabituelle, connu un incident, fait une erreur, (on en fait tous !) n'hésitez pas à joindre Patrick.

Votre témoignage restera strictement anonyme et confidentiel. Mais les enseignements que l'on pourra en tirer seront utiles à tous.

Pour joindre Patrick :

elkanp@free.fr

06 82 82 29 72

ou par écrit
dans son casier au Club

Dimanche 26 Mai, avait lieu le Spring Air Show, le 1^{er} meeting de Duxford pour 2013. Cette année le S.A.S., en plus de présenter sa collection d'avions en état de vol, célébrait le 70^{ème} anniversaire de l'arrivée à Duxford du 78^{ème} groupe de chasse de l'U.S. AIR FORCE en Avril 1943.

MTO excellente avec quelques cirrus, 5kts de vent et 20° de température. Après avoir acquittée l'entrée, c'est le début de la visite de ce célèbre musée avec plusieurs hangars proposés au public.



Le premier abrite les avions en cour de restauration de IWM. Le deuxième est celui de propriétaires privés qui effectuent aussi des restaurations. La vue d'un Sea Fury ainsi que d'un Bristol Beaufighter en complet rétrofit me laisse admiratif quant à la somme de travail à accomplir avant qu'ils ne reprennent l'air. Cela se compte en années, c'est sûr. Les deux derniers hangars sont l'American Air Muséum, dans lequel on y trouve un beau panel d'avions célèbres de l'U.S. Air Force, comme le S.R. 71 et son pilote dédicant son dernier livre où l'impressionnant B.52 avec ses dimensions juste gigantesques, et bien d'autres. Beaucoup plus surprenant, un C-47, un B.25 et d'autres, suspendus au plafond, comme figés en action. Effets garantis. L'autre est l' Air Space avec des avions Anglais au sol dont le Concorde et le très grand Avro Vulcan B.2, mais aussi un Fairey Swordish et beaucoup d'autres et suspendus au plafond, comme les américains, un Harrier, hurricane, etc...



De Havilland Dragon

Pendant tout ce temps-là, la Ste Classic-Wings effectue de nombreux baptêmes avec deux De Havilland Dragon Rapide et trois Tiger Moth. Il y a foule pour voler 15mn en Tiger.

10h c'est l'heure à laquelle on peut s'approcher, moyennant 5 £, des avions qui vont se produire en vol et nous sommes nombreux à passer en revue ces mythiques machines que sont les P-40 Warhawk, P-47 Thunderbolt, P-51, Hurricane, Spitfire, B.17, C-47, T-6, un Westland Lysander, un Hispano Buchon qui est le M.E. 109 motorisé avec un Merlin R/R après la guerre. Avec tous ces appareils garés sur l'herbe, on a un bon aperçu du quotidien de la base de 1943. Il faut saluer l'IWM pour l'organisation remarquable de cette manifestation avec des dizaines de bénévoles qui oeuvrent pour notre plaisir. De grandes étendues de gazons reçoivent les spectateurs ou des voitures pour ceux qui ont souhaité s'approcher avec famille et pic-nic, ou des tentes « loges » tout confort pour les amis du Spitfire, de l'IWM, du B.17...



13h45 les moteurs sont démarrés pour l'Eagle Squadron, reconstitué uniquement pour cet anniversaire, avec un Hurricane, un Spitfire, un P-51 qui ont traversé en bateau l'Atlantique, le P-47, lui, appartient à l'IWM. Il est à noter que le Spit et le Hurricane ont été, spécialement, repeints aux livrées de 1943.

14h le meeting commence avec ces derniers. C'est un plaisir rare de voir et surtout d'entendre ce Squadron rouler sur l'herbe au décollage, avec les typiques petits sauts du Spit et du Hurricane. Après plusieurs passages, ils escortent le B-17 Sally B qui a décollé pendant leur show. Sally B termine seule en simulant (grosse fumée) un retour de mission avec moteur h.s., grosse émotion de la foule.

Ensuite c'est un Avro Lancaster flanqué d'un autre Spitfire et Hurricane d'évoluer. Deux C-47 suivent. Il n'y a pas de temps mort et les displays s'enchaînent pendant 3h30 avec des T-6 et leurs hélices qui font vibrer l'air de façon si caractéristique, un Lysander champion des terrains sommaires, deux P-40 absolument magnifiques dans leurs piqués à 45° accompagnés de la musique de leurs Allison V12. Moment d'émotion quand au roulage, l'un des pilotes du P-36 effectue un arrêt d'urgence et saute de l'appareil à cause d'un début d'incendie dans le cockpit.



B17, avec son équipage



Westland Lysander

Les pompiers interviennent rapidement mais sans avoir à utiliser leur matériel puisque le feu s'est éteint de lui-même. Second moment d'émotion quand un Hurricane se présente à l'atterrissage, un peu vite, il touche, l'avion rebondi, retouche, l'avion rebondi plus haut, retouche, l'avion rebondi encore plus haut assiette cabrée en perte de vitesse et... lucidité du pilote qui remet les gaz et se représente pour un kiss landing.

Encore un cliché fort, que d'assister au décollage sur l'herbe, du Spitfire et du Me. 109, ennemis d'hier, en formation. Lors du roulage de retour les Anglais ont applaudi le Spit, beaucoup moins le 109.

Le display du F-86, quant à lui, a été surprenant de silence pour un jet des années 50, en évolution. Nous avons assisté au ballet de deux Piper L-4, dans un mouchoir de poche avec vols lents, chandelles, glissades, vols dissymétriques.

17h et pour une 1/2 heure les Red Arrows vont nous gratifier d'une prestation façon Patrouille de France, d'ailleurs ils étaient de retour de Salon, avec chaque figure largement applaudie par la foule fan de cette patrouille.

Voilà c'est fini, le show est terminé et déjà les mécanos roulent les avions dans leurs hangars respectifs, mais beaucoup de spectateurs, dont je fais partie, tardent à quitter les lieux. La magie du beau spectacle a opéré.

Prochain rendez-vous à l'IWM, le 13/14 Juillet pour le Flying Legends.

Salvatore RIZZO

Photos : S.Rizzo

Les « Lysander » dans la deuxième guerre mondiale

Les Westland Lysander ont joué un rôle important durant la seconde guerre mondiale, en particulier pour les réseaux de Résistance en France et en Europe, du fait de leur capacité à atterrir et décoller sur des terrains très sommaires.

Les terrains, étaient repérés par les résistants et leurs caractéristiques (coordonnées, altitude, longueur, orientation, etc...) envoyées à Londres. Les missions avaient lieu de nuit, de préférence avec la pleine lune pour permettre aux pilotes de trouver quelques repères au sol ! Les résistants allumaient des feux quand ils entendaient le bruit du moteur !

Les Lysander ont ainsi accompli de nombreuses missions en déposant ou en récupérant des agents de renseignement, des résistants ou des pilotes dont l'avion avait été abattu.

Malgré ces conditions très difficiles, il n'y eu finalement que très peu d'accidents.

Leur petite taille et leur camouflage noir les rendaient également difficilement repérables et peu vulnérables.

Alors si parfois, vous éprouvez, en plein jour, une difficulté pour trouver un vrai aérodrome... pensez aux pilotes de Lysander !!!...

Yves DESPAS



Le Me 109...



...et le Spitfire

Salon de Provence 60 ans de la Patrouille de France



Ce dimanche 26 mai, la Patrouille de France fêtait son 60^{ème} anniversaire. Avec un meeting dans son fief, la Base 701 de Salon de Provence. Elle avait pour l'occasion invité quelques unes de ses homologues étrangères, histoire de voir laquelle tracerait avec ses fumigènes, les plus belles et plus osées arabesques, et bien sûr, en hommage à la PAF qui inventa cette figure il y a quelques années, le plus beau cœur dans le ciel de Provence. Le ciel justement était d'un bleu profond caractéristique... des jours de mistral.

Celui-ci, glacial, soufflait très fort, et les spectateurs néanmoins très nombreux, avaient, bien que l'on fût fin mai, ressortis les polaires, anoraks et autres parkas. Brrr...

Naturellement le vent ne faisait pas non plus l'affaire des pilotes, et notamment de celui qui ouvrit le meeting l'après midi par une superbe prestation de voltige en planeur sur des airs d'opéra.

Etrange moment de calme et de douceur avec juste le sifflement du vent et ces voix magnifiques avant l'assourdissant fracas des réacteurs des « Izkras » (étoiles) la patrouille polonaise.

Ce fût ensuite une alternance de présentations solos ou a deux et de patrouilles.

Que dire ? On reste toujours étonnés par l'audace de certaines figures, et admiratifs de l'habileté et la précision du pilotage des uns et des autres.

J'ai trouvé impressionnante la « Patrulla Aguila », la patrouille espagnole, tenant des formations extrêmement serrées et son pilote solo réalisant un 360° en vol inversé ! Il est paraît-il le seul pilote au monde à faire ça !

La patrouille suisse avec ses F5, la seule évoluant sur un avion d'arme, n'a pas manqué de faire honneur à la réputation de précision de ses compatriotes horlogers. Très belle présentation.

J'ai aimé le spectacle plein de fantaisie des « Frecce Tricolori » la patrouille italienne qui évolue à 9 appareils et un solo, avec des figures partant dans tous les sens, et toujours d'énormes fumigènes ! Sans oublier un commentateur passionné et plein d'humour ! Bref tout le charme de l'Italie ...

Il revenait à la Patrouille de France de clôturer le meeting ce qu'elle fit avec son élégance habituelle. Quelques croisements impressionnants à 2 et à 4, et de jolies figures dont une avec 4 Alphajets formant un carré : un à plat, un sur le dos et 2 sur la tranche et 2 autres tournant autour !

Un beau programme...

Un regret quand même : pas de Red Arrows cet après-midi. On les a juste vus décoller pour retourner à Duxford... Ils avaient fait leur show le matin tout comme les Red Devils Belges et les Cartouches Dorées.

On aurait aussi aimé voir la patrouille Russe un temps annoncée mais qui était absente.



La Patrulla Aguila



La Patrouille Suisse



Les Frecce Tricolori

Le F16 Belge



L'Airbus A 400M



Voltige synchro



La Patrouille de France



Entre les passages des patrouilles on a pu admirer de très belles présentations à 2 ou en solo.

Belle démonstration des « Ramex Delta », 2 Mirage 2000N dans des manœuvres opérationnelles de combat et d'attaque au sol !

Impressionnant !

Deux remarquables présentations solo : l'une d'un F16 des Forces Aériennes Belges par ailleurs, joliment décoré, et celle du Rafale, époustoufflant de maniabilité. Et quels pilotes !!!

Un Airbus A 400M nous gratifia de 2 beaux passages a basse altitude.

L'Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air pour sa part, nous offrit un très beau spectacle, original et virtuose : une voltige synchronisée à 2 avions élaborée avec une chorégraphe et un musicien dans le cadre de Marseille Provence 2013. Et deux « danseurs », anciens champions du monde de voltige par équipe, sur leurs Extra 330.

La Base 701 avait aussi organisé une expo statique et on pouvait voir de près, Mirages F1, 2000 et 2000N et le Rafale, les avions école, Cirrus, Epsilon, Alphajet et quelques autres et 2 superbes « anciens » : le DC3 aux couleurs d'Air France et le Noratlas.

Ce fut un bel après-midi, malgré le mistral et quelques problèmes de navettes pour retrouver la voiture...

Yves DESPAS

Photos Y.Despas

sauf : voltige synchro : Imber-EPAA

Le Rafale



Le Mirage 2000



Le Noratlas



Le DC 3 Air France



L'évènement



C'est toujours un moment d'émotion et de joie quand un avion tout neuf arrive dans un Aéroclub !
Cela faisait 15 ans que ce n'était pas arrivé à l'ACAM !

Eh bien, il est là, il est beau et ne demande qu'à voler.
Faites vous lâcher par votre instructeur préféré.
Il est confortable, agréable et facile à piloter.
Et l'heure de vol est à 118 euros.

Profitez-en, sans modération !



Voyages...voyages, un tour en France



« Heureux qui comme Ulysse... », ils ont fait un beau voyage, des volcans d'Auvergne, aux plages du débarquement, en passant par les Châteaux de la Loire et le Mont Saint Michel...

Début juillet, Alain FAURE, Serge JUGE-BOULOGNE et son épouse sont partis avec EH pour ce joli périple.

En attendant leur récit dans le prochain numéro de Contact, voici quelques photos, pour peut-être donner envie à d'autres pilotes d'aller un peu plus loin, vers d'autres lieux et d'autres paysages...



Photos : S.Juge-Boulogne



Rendez-vous à 7h45. La base de notre « jour le plus Corse » est posée...

Nous avons donc tous préparé notre navigation pour cette traversée du Dimanche 23 Juin. En ce qui concerne l'équipage du F-GULL, l'avion est complet avec Didier (Reynaud), Patrick (Bourchet) et Pierre (Mercier).

Plan de vol déposé par Patrick, météo vérifiée (rien de particulier au décollage, quelques cumulus à l'arrivée en Corse, et du vent prévu pour la soirée à Aix - 30 noeuds -). A tous les 4, nous sommes un peu lourds, il nous faut donc délester le DR400 de quelques 60 litres de 100LL. Nous avons prévu le coup et Sylvie, après son dernier vol de la veille a eu la gentillesse de ne pas faire le plein du réservoir central pour que nous puissions partir dans les meilleures conditions, sans trop perdre de temps.

Je prends le manche le premier pour l'aller, direction Propriano ! Décollage à 8h50 et cap sur STP (Saint Tropez). Patrick a commencé à nous faire part de son expérience et à « jouer » avec les fréquences radio et le GPS... Parti quelques minutes avant nous, EH passe STP et monte au niveau 75, alors que nous avons prévu de passer par plusieurs étapes FL55, puis FL75, puis FL95. Nous visons LONSU pour un chemin le plus direct possible vers Propriano, alors que EH passe par une route plus au nord et envisage une directe vers le Monte Cinto puis plein sud vers notre destination.

Vers 10h20, nous nous approchons d'Ajaccio par NW (Punta d'Omigna), nous passons le Golfe de Sagone et nous progressons vers notre destination en passant entre quelques cumulus stationnés au-dessus de la mer et les yeux grands ouverts vers la côte Corse et la nature associée. L'eau, plus bas présente des taches turquoise, les falaises sont sculptées, et le sable des plages contraste avec la couleur plus foncée des montagnes qui se dessinent au loin. Il me semble déjà sentir les odeurs locales ! Après avoir passé le Golfe d'Ajaccio, nous clôturons le plan de vol et avons la 09/27 de Propriano en vue. Atterrissage piste 27 avec les conseils de Patrick pour l'intégration et le passage le long des collines.

Une fois sur le parking en herbe, nous avons été accueillis par Marc Lelievre, qui, en vacances en Corse, a souhaité profiter de F-GULL pour faire un vol sur l'Ile de beauté. Pratique aussi, Marc a pu faire le plein de l'avion à Figari (enfin, autant que nos poids respectifs le permettent) pour notre retour à LFMA.

Nous avons commencé l'apéro avec une bière « Pietra ». Les 27 convives ont profité du déjeuner sur la grande table du restaurant de l'aérodrome. Pour ma part, ce sera « Charcuteries Corses » en entrée, « Sauté de veau Corse, spaghettis », accompagné du rosé du « président ». Quelle convivialité !

Pendant que certains digèrent au restaurant, somnolant sur une chaise ou sous une aile, d'autres se dirigent vers la plage, au bout de la piste 27. Malgré quelques vagues, cette baignade rafraîchissante est bien appréciée par l'ensemble des « sportifs ».

A partir de 16h, les 8 avions (6 de l'ACAM/ANEG, 1 avion de Berre, 1 avion de l'ANEG - non basé à Aix -) décollent les uns après les autres, interrompus par un Citation CJ3 apparemment en balade... Sur F-GULL, Didier est aux commandes, Patrick joue déjà avec les fréquences radio et le GPS. Comme à l'aller, nous avons EH aux alentours et nous passons devant lui au cours de la traversée. Nous volons au FL55 pour éviter le vent qui s'est levé... sans succès... Légèrement chahutés et ballotés par les éléments, nous passons LFMA-AE puis Didier nous pose avec douceur, après environ 2h de vol.

Pour ma première sortie, j'ai pu goûter à la dynamique du club et des gens qui le compose. Un futur vol avec Didier est d'ailleurs en cours d'organisation. Vivement le prochain évènement !

Merci à tous (Stéphanie, Sylvie, Marc, Patrick, Didier, Pierre et les autres).

Bastien LATGE



Photos B.Latge

Il a été lâché :			Il a obtenu le PPL :		
MARTINEZ	Hugo	LTD	ESTRATE	François	RQI
Félicitations à tous					

Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :			Adhérents BIA		
MATTERA	Georges	EP	TUAILLON	Romain	
PAUL	Robert	EP	DEBERDT	Wulfran	
THOMAS	Patrick	EP	LATAPPY	Corentin	
BOULLANGER	Arnaud	PPL	BEYNEY	Corentin	
PETIT	Yves	PPL	GUERBE	Maxence	
GIRBAL	Tarik	EP	GEFFR OY	Pierre	
LATARJET	Jean Marc	PPL	DELIN	Kilian	
			LUQUET	Jolan	
Bienvenue à l'ACAM !					

Activité Flotte

Avions	avril	mai	juin	Trim.	2013	Avions	avril	mai	juin	Trim.	2013
ACAM						ANEG					
QF				00:00	4:53	AS	39:12	32:00	70:24	141:36	221:11
RU	62:38	76:24	30:20	169:22	357:48	BD	26:48	25:55	54:27	107:10	149:29
ZG	71:29	82:14	108:52	262:35	372:51	NN	16:58	2:01	32:28	51:27	113:27
LL	48:22	43:07	56:22	147:51	230:47	Total 2	82:58	59:56	157:19	300:13	484:07
EH	42:51	26:03	65:01	133:55	185:34	Total Général					
AM			5:30	5:30	5:30		avril	mai	juin	Trim.	2013
Total 1	225:20	227:48	266:05	719:13	1157:23		308:18	287:44	423:24	1019:26	1641:30

Rendez-vous , évènements...

Baptême du F-HXAM

Le Conseil d'Administration a décidé d'organiser une soirée pour le « Baptême » du nouvel avion, le PS28 F-HXAM.

Elle aura lieu au Club le :

**Samedi 14 septembre
à partir de 19 heures**

Outre les invités, personnalités locales, riverains, etc..., les membres du Club sont évidemment conviés à participer à cette soirée.

Cependant, compte tenu des possibilités du Club elle sera limitée aux 40 premiers inscrits. Une participation aux frais de 15 €uros par personne sera également demandée.

Inscriptions auprès de Stéphanie NAUDAN.

stephanienaudan@yahoo.fr — 06 62 50 67 18

Assogora

Comme tous les ans l'ACAM tiendra un stand à l'Assogora, la journée des Associations du Pays d'Aix.

Elle aura lieu cette année le :

**Dimanche 8 septembre
de 10 h à 18 heures.**

Sur le Cours Mirabeau et dans les Allées Provençales

Il faut quelques volontaires pour installer et assurer une présence permanente sur le stand.

Merci de vous inscrire auprès de Stéphanie NAUDAN

« Rencontre du mois »

**Tous les 1^{ers} Vendredis du mois,
à partir de 19h.**

Tapas et rafraîchissements
Participation aux frais : 4€
Les familles sont les bienvenues.

**Vendredi 5 juillet
Vendredi 2 août
Vendredi 6 septembre**