

Contact !

Bonne Année
2014



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

2013 a été une année pleine de turbulences, avec des décisions difficiles à prendre. Les administrateurs ont donné beaucoup de temps et de passion pour permettre aux adhérents de pratiquer la leur.

Pour que notre association reparte avec dynamisme, et pour la satisfaction de tous, chaque membre de l'Aéroclub d'Aix-Marseille va devoir **retrousser ses manches en 2014**.

Nous pouvons voler dans un club avenant, avec de beaux avions (dont un neuf) ; avec une école bien encadrée (nous amenant à l'ATO en douceur), des cours théoriques, des cours d'anglais aéronautique et plus si chacun **RSM (retrousse ses manches)**.

L'exploitant de l'aérodrome va reprendre la partie ouest, ce que nous attendons depuis 15 ans. Grâce à cela, nous pouvons espérer un réveil de la plateforme avec de nouveaux équipements : taxiway seuil 33, pompe 91UL, balisage de nuit, hangars, restaurants etc...

Un club dynamique sur un aérodrome accueillant ? Tout est prêt ! Pour cela : **RSM !**

Si l'assemblée générale le veut, les adhérents pourront découvrir le vol en ULM. Avec moins de contrainte médicale, une licence facile à acquérir, la possibilité de fréquentation de piste de « brousse » en Provence, un coût moins élevé mais, malgré tout, une rigueur dans le maintien de la sécurité des vols qui pourrait nous permettre de ne pas le casser dès le premier mois. Pour le club, un ULM permet un entretien avec moins de contrainte mais ce matériel est plus fragile. C'est un monde qui rappelle la naissance de l'aviation par son dynamisme. Nous pouvons même facilement construire notre machine en Kit : **RSM !**

Il est important que chaque adhérent partage cette vue de l'aviation, car de facto la poignée de gens qui donnent de leur temps aujourd'hui ne pourront pas tout faire. Même si ça me paraît, à moi, évident, je passe ce message car il semble qu'un des plus gros reproches qui est fait à la direction du club, ces derniers temps, c'est la mauvaise communication. Je profite donc de cet édito pour donner ma vision : l'ACAM ne fera pas de glass-cockpit ni d'IFR mono-moteur.

Bien sûr, pour lancer un grand projet, il faudrait trouver un financement, mais il faut aussi quelques hommes décidés à le porter et de nombreux pilotes pour y adhérer et y participer.

Or, aujourd'hui, je ne suis pas sûr qu'ils existent en assez grand nombre et c'est bien cette fondation qu'il faut consolider avant de poser les deux autres pierres, si l'on ne veut pas dilapider les forces et les espoirs de l'aéroclub.

Pour peu que la situation économico-sociale s'arrange, 2014 sera une année formidable: **RSM !**

Je vous présente mes Meilleurs Vœux pour cette nouvelle année.
Bons vols à tous et **RSM**.

Le Président
Patrick BOURCHET



Le De Havilland DHC-1 Chipmunk F-AZMC en visite à Aix les Milles le 13 octobre 2013.
Cet avion, aux cocardes du Portugal, est basé à Salon-Eyguières.

Photo Y.Despas

Dans ce numéro :

Edito RSM !	p.2
Sécurité Cela va s'en dire, mais...	p.3
Règlementation Pilotes de drones	p.4
Humeur Panne moteur !	p.5
Infos Club Nouvelles, Evènements....	p.9

Patrick !
J'ai retroussé la
Manche à Air...



CONTACT !

Directeur de la publication :
Patrick BOURCHET

Rédaction—Mise en page —Infographie :
Yves DESPAS

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick BOURCHET, Patrick ELKAN, Bastien LATGE, Serge ROBERT, Rémi PATRON, Françoise BERTRAND, Jean LECUYOT, Laëtitia HURON

Edition :
COREP Aix-en-Provence
©Aéro Club Aix Marseille

Tout le monde fait en principe les choses correctement, mais ... quelques rappels.

La bienséance et le respect des autres

- Evitez de garer votre voiture devant l'allée d'entrée du club;
- Si vous prenez un café ou une boisson, lavez vos tasses ou vos verres;
- Pensez à annuler vos vols sur Aérogest;
- Vérifiez que des pilotes volent après vous pour assurer la fermeture du hangar (avec tous les avions à l'intérieur) et du club. (D'où l'intérêt d'annuler les créneaux !);
- Garez correctement les avions dans le hangar, vérifiez que vous n'oubliez rien et que l'intérieur est propre, lavez les pare brise et les bord d'attaques...

Préparation du vol

- Prise des NOTAM et des dernières infos météo (même pour un vol local!);
- Vérification du carburant dispo sur le carnet de route avant de partir du club;
- Etablir un devis de masse et centrage;
- Enregistrer son départ et obtenir l'autorisation électronique;
- Lors de l'ouverture du hangar si vous entrez par la porte arrière il faut la re-verrouiller de l'intérieur pour des problèmes de sureté;
- Lors de la mise en route vérifier la position de l'avion pour ne pas souffler dans le hangar ou d'autre sites sensibles (avions, terrasse, piétons..).

Techniques d'utilisation

Notez que **le non respect des limitations ou de la réglementation est une cause d'exclusion des assureurs**

- Respectez le manuel de vol. Le relire de temps en temps améliore votre connaissance machine et donc votre capacité à réagir dans des situations non prévues
- Entraînez vous à calculer les distances de décollage et d'atterrissage (en prenant en compte : la longueur de piste, son état, la température, l'altitude pression, le vent et les 30 % de sécurité)
- Utilisez la C/L et consultez les procédures de secours régulièrement, utilisez l'aide mémoire et les consignes complémentaires en fin des documents (ex : utilisation par temps froid, vitesses remarquables....)
- Lire et appliquer la dernière C/L "au parking" : 4 lignes !
- Respectez les limitations avions: vitesses (arc blanc...), masse, vent... les dépassements peuvent mettre en danger les pilotes suivants. Nos avions ne sont pas prévus pour faire de la voltige ! même pour faire semblant !!
- En particulier, sur DR 400 attachez les ceintures à l'avant., après le vol. Ceci pour éviter que, si les sièges pilotes sont basculés vers l'avant pour accéder aux places arrières, les ceintures et / ou les boucles soient écrasées et détériorées.
- Remettez en place systématiquement les caches pitôts et statiques. Vous les enlevez, vous les replacez, en plus vous savez où ils sont rangés. Le vol suivant peut être annulé et l'avion ne doit pas rester sans protection. Cette façon de faire évitera des disparitions trop fréquentes.
- En fin de vol, sachez ce que fait l'avion après, et en fonction, faire le plein de carburant, le garer à l'extérieur ou dans le hangar à une place adéquate pour que le dernier pilote du soir n'ait pas à déplacer plusieurs avions pour fermer les portes.
- Au retour de vol, avant de rentrer l'avion dans le hangar, l'arrêter parallèlement au bâtiment afin de ne pas souffler l'intérieur.

Je souhaite à tous une bonne année aéronautique en toute sécurité

Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité

Contact

Voilà ! Après de nombreuses années et beaucoup de numéros du journal de l'ACAM, j'ai décidé de ne plus en assurer la rédaction et la mise en page.

Je l'ai fait avec plaisir depuis janvier 2001 jusqu'à aujourd'hui, avec 3 années d'interruption pendant lesquelles Larbi Khoualed avait pris le relais. Mais, comme chantait Léo Ferré, « avec le temps va, tout s'en va », je n'ai plus la même motivation et je commençais à peiner un peu quand arrivait, tous les 3 mois, l'échéance !

Il était donc temps d'arrêter, et de remercier tous ceux qui, régulièrement ou occasionnellement m'ont aidé à remplir les pages du journal...

Mais, rassurez vous, Contact continue.

C'est désormais Bastien LATGE qui en assurera la rédaction, et pourra lui donner un nouvel élan.

Bonne année et bons vols à tous.

Yves DESPAS

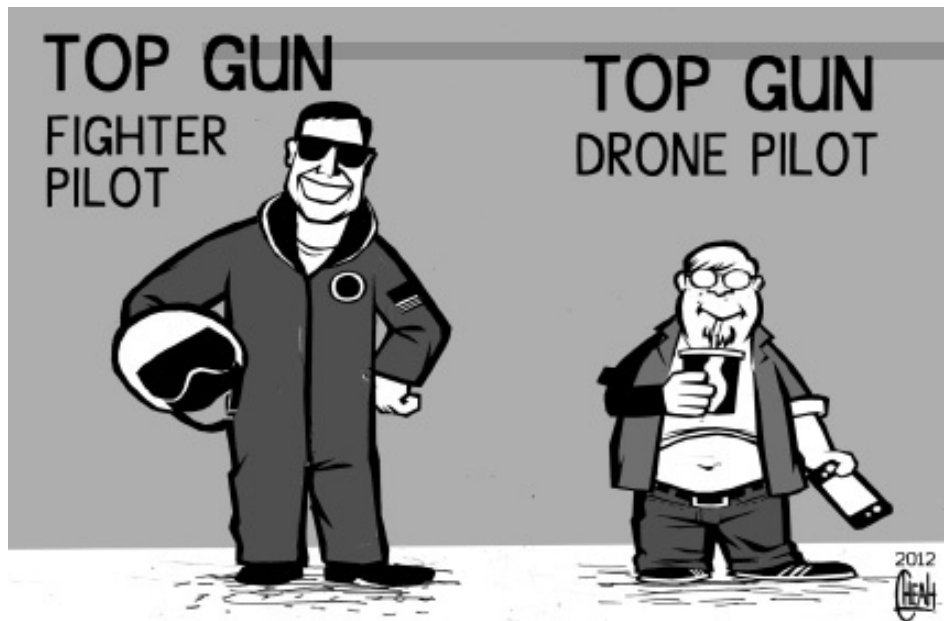
Parfois lorsqu'on imagine un pilote de drone, il sirote un soda d'une main et manœuvre de l'autre main un clavier, les yeux sur un moniteur informatique. Les images de pilotes de drone restent le plus souvent caricaturales car la science-fiction et les idées retournées par les médias autour de leurs applications génèrent des stéréotypes qui conduisent à quelques confusions dans les esprits.

Le terme même de « drone » (en anglais) est ambigu car il évoque aussi bien un aéronef sans personne à bord commandé par système autonome ou dirigé au bout d'une liaison radio par un opérateur. Le plus souvent, c'est un mixte des deux avec des calculateurs qui assurent la stabilité de l'aéronef, la navigation et un humain qui décide de l'exécution des étapes de la mission.

Depuis le 11 avril 2012, une réglementation française fixe les conditions d'insertions d'aéronefs civils « sans personne » à bord dans l'espace aérien. Ce qui est sous-jacent aux « textes généraux », c'est qu'un pilote commande à distance l'aéronef. Le pilote n'est plus « à bord » mais « à distance » pour suivre les évolutions.

Aux Etats Unis, il y a de nombreuses caricatures sur le sujet « pilote de drone ». Dans ces caricatures, le pilote de drone est le plus souvent tourné en dérision car il a eu du mal à être habillé de l'étoffe des héros. La technique même semble être proche d'une console de jeux raccordée à l'Internet. Les écrans dans un espace protégé donnent plus une image comparable à celles de joueurs qui regardent des scènes de synthèse lors de vies virtuelles.

Les drones militaires ont popularisé les champs d'application de cette nouvelle aéronautique, ils monopolisent la couverture médiatique. Lorsque le drone va rentrer dans les applications civiles, il va garder son look « Predator » (Tête bombée pour l'antenne satellite et empennage arrière caractéristiques).



Pour évoquer même de façon succincte, la réglementation française des aéronefs civils pilotés à distances il est important d'être précis sur les termes employés. L'OACI propose de nommer le pilote à distance de « télépilote » pour des aéronefs « télépilotés ». Le terme assez répandu de drone a marqué les esprits mais pas le législateur français qui n'évoque que des « aéronefs sans personnes à bord » ou « aéronefs télépilotés » avec une catégorie spéciale « Loisir » nommée « aéromodèle ».

Les nouvelles règles en France veulent limiter les risques « probables » pour qu'une perte de contrôle ne puisse pas avoir de conséquence sur les vies humaines et animales. En l'air, l'insertion dans l'espace aérien doit empêcher la mise en danger les autres usagers du ciel.

Le texte de Loi prévoit deux types de zone, une dite « hors zone peuplée » et une autre zone « peuplée » qui regroupent des rassemblements de personnes et d'animaux. Les agglomérations qui figurent sur les cartes au 1/250 000 et 1/500 000 du SIA sont des « zones peuplées ». Les évolutions sur des zones peuplées sont soumises à une autorisation délivrée par le préfet du département.

Catégories	Caractéristiques	Documents de Navigabilité
A	aéromodèles motorisés ou non de masse maximale au décollage inférieure à 25 kg, ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg, comportant un seul type de propulsion et respectant les limitations suivantes : – moteur thermique : cylindrée totale inférieure ou égale à 250 cm ³ ; – moteur électrique : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW ; – turbopropulseur : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW ; – réacteur : poussée totale inférieure ou égale à 30 daN, avec un rapport poussée/poids sans carburant inférieur ou égal à 1,3 ; – air chaud : masse totale de gaz en bouteilles embarquées inférieure ou égale à 5 kg ; – tout aéromodèle captif.	Non
B	les aéromodèles ne respectant pas les caractéristiques de la catégorie A.	Oui
C	les aéronefs télépilotés captifs qui ne sont pas des aéromodèles, de masse maximale au décollage inférieure à 150 kg.	Non (< 25 kg) Oui (>25 kg)
D	les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, motorisés ou non, non captifs, de masse maximale au décollage inférieure à 2 kilogrammes, ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 2 kg.	Non
E	les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, qui ne sont pas de catégorie C ou D, motorisés ou non, de masse maximale au décollage inférieure à 25 kilogrammes ou pour les aéronefs télépilotés à gaz inerte de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg.	Non
F	La masse au décollage est inférieure à 150 Kg ne disposant pas des caractéristiques des catégories C, D et E.	Oui
G	Aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles des catégories C à F	Oui

La réglementation a pris en compte le précédent que constituent les « aéromodèles » qui disposent de 27 000 télépilotes (source FFAM). La réglementation s'est donc inspirée en partie de celle préexistante pour les aéromodèles pour caractériser les catégories. Les catégories A et B ont hérité en partie de la réglementation antérieure avec une modification de la cylindrée (passage de 150 cm³ à 250 cm³) des moteurs thermiques réclamée par la FFAM. Un aéromodèle est un aéronef télépiloté utilisé exclusivement à des fins de loisirs et le travail aérien est interdit. Le pilote de l'aéromodèle contrôle la trajectoire de l'aéronef toujours « à vue » et assure le « voir et éviter » nécessaire avec un co-équipier pour les vols en immersion.

Un aéronef télépiloté, qui est exploité à d'autres fins que celle d'un loisir (aéromodèle), doit participer à une activités particulières des catégories ci-dessous :

- Traitements agricoles (épandages, protection sanitaire, ...).
- Largage de charges
- Remorquage de banderoles
- Relevés topographiques, observation, surveillances, lutte contre les incendie
- Toutes autres activités nécessitant une dérogation aux règles de l'air.

Le télépilote garde son aéronef à vue pour éviter les collisions dans le cas contraire le vol est « hors vue ».

Plusieurs types de scénarios opérationnels ont été envisagés, la plupart nécessitent des démarches administratives égratignant le « choc de simplification » voulu au sommet de l'Etat.



Scénarios	Description	Autorisation	Catégorie d'aéronefs	Compétences requises du télépilote
S-1	Opération en vue directe du télépilote se déroulant hors zone peuplée, à une distance horizontale maximale de 100 mètres du télépilote	Non	C, D, E	Théorique PPL, Planeur, ULM DNC (Déclaration du Niveau de Compétence)
S-2	Opération se déroulant hors vue directe, hors zone peuplée, dans un volume de dimension horizontale maximale de rayon d'un kilomètre et de hauteur inférieure à 50 m /sol et obstacles artificiels, sans aucune personne au sol dans cette zone d'évolution.	Oui vérification des équipements	D, E	
S-3	Opération se déroulant en agglomération ou à proximité de personnes ou d'animaux, en vue directe et à une distance horizontale maximale de 100m du télépilote	Oui vérification des équipements + préfectorale	C (<25 kg) D-E (<4 Kg) < 96 Joules à l'impact	
S-4	Activité particulière (relevés, photographies, observations et surveillances aériennes) hors vue directe, hors zone peuplée et ne répondant pas aux critères du scénario S-2.	Analyse spécifique	D	PPL +100 HdV CdB + 20 HdV sur Aéronef

Les autorisations de vol impliquent le dépôt d'un manuel d'activité particulière (MAP) auprès de la Préfecture (DSAC).

L'insertion dans l'espace aérien doit prendre en compte la proximité d'infrastructures destinées à l'atterrissage et au décollage. Cette séparation horizontale est imposée à proximité des infrastructures destinées à l'atterrissage et au décollage pour réduire les risques de collisions avec les autres aéronefs. Par exemple, un aéronef télépilote ne pourra pas se trouver à moins de 15 Km d'un point de référence (IFR), de 3,5 Km d'une aire d'approche et d'atterrissage, (2,5 Km si c'est une plateforme pour ULM), et 5 Km d'un aéroport. Dans ce cas, il se trouve « hors infrastructure destinée à l'atterrissage et au décollage ».

Les hauteurs de vol des évolutions selon les scénarios sont limitées à 50 m (S-2) ou 150 m (S-1, S-3, S-4). Des plafonds intermédiaires à 45 m, 100 m sont imposés en fonctions de la proximité d'une infrastructure destinée à l'atterrissage et décollage. Un système dérogatoire permet les évolutions au dessus du plafond de 150 m.

Une ségrégation des activités est également imposée dans différentes zones (réglementées, dangereuses, interdites) à titre permanent ou temporaire.

Serge ROBERT

Liens utilisés pour cet article :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Drones-civils-reglementation-pour,27663.html>
http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20120510&numTexte=9&pageDebut=08655&pageFin=08657
http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20120510&numTexte=8&pageDebut=08643&pageFin=08655

Photo Drone-RC

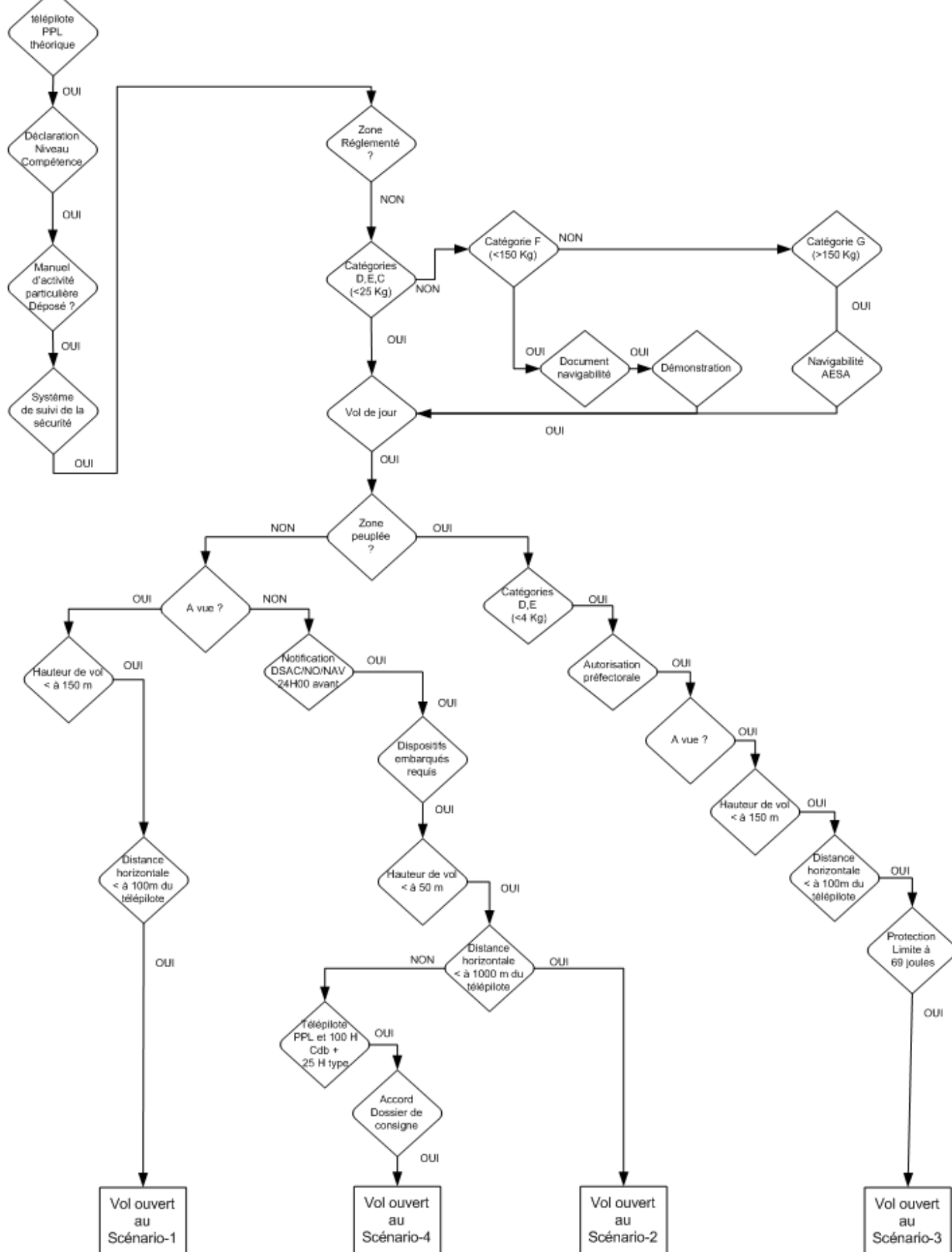
Il existe probablement de nombreux sites Internet sur ce sujet. Mentionnons toutefois le site « Smartdrones » (<http://www.smartdrones.fr>) qui traite de l'actualité des drones, de la réglementation et des applications associées à leur utilisation. En particulier, dans le cadre du journalisme, vous pourrez y voir des images des inondations récentes de la ville de Quimperlé (Finistère); ainsi que des articles sur d'autres usages par la SNCF, la gendarmerie, les producteurs de vin français...

B.L.



Intention de vol
(travail aérien
d'observation)
pour un aéronef
télépilote civil

Exemple pour un vol d'observation avec un résumé des principales conditions pour piloter un drone civil en France
(Voir les détails dans la réglementation)



Vendredi soir... je suis songeur.

Je suis aux commandes d'un très gros quadrimoteur, avec environ 270 passagers à bord.

Comme mes collègues, je suis pilote à l'Airline Cross Air-Mer. Nous sommes tous bénévoles et nous nous relayons aux commandes de ce super *AirClub*. Notre objectif : faire du vol au long cours et transporter nos centaines de passagers encore et toujours.

Ces passagers sont d'un type un peu particulier : ils sont tous fans d'aviation et ont le statut de sociétaires de l'Airline Cross Air-Mer.

Avec ses quatre gros moteurs, notre beau et bel *AirClub* vole fièrement dans les cieux, dirigé de main de maître par Captain Antananarivo, que par simplification nous appelons tous par ses initiales C.A.

Nous aborderons bientôt la zone de contrôle dite "ATO". C'est un nouvel espace contrôlé, issu de la réglementation européenne en ébullition, dont je n'ai pas exactement compris les règles. Nous n'avons pas encore reçu les instructions, et personne ne sait trop comment l'aborder ni qui contacter.

J'ai les mains sur le manche et je surveille machinalement les cadrans, mais je suis soucieux, et moins fier dans notre gros *AirClub*.

Non pas à cause des turbulences : nous volons à haute altitude et l'air est calme, mais plutôt à cause des moteurs.

Nous avons pris l'habitude de leur donner à chacun un nom, eux qui nous tirent inlassablement dans le ciel.

Le moteur numéro 1, c'est Pat. Ça fait quinze ans qu'il donne toute sa puissance, mais je sais qu'il est fatigué. Il sera retiré du service dans quelques temps et déjà, depuis quelques mois, nous l'économisons. Non pas qu'il soit moins puissant ni que les cadrans ne nous donnent des indications inquiétantes. Mais de petits bruits qui ne trompent pas les habitués nous rappellent qu'il va falloir apprendre à s'en passer.

Le numéro 2, c'est Arnie. C'est un bon moteur, ça fait douze ans qu'il tourne à son régime de croisière. C'est un moteur classique, dont nous avons suivi la construction et assuré le rodage. C'est une valeur sûre. Tous les pilotes l'aiment bien, on peut compter sur lui.

A l'extérieur de l'aile droite, le moteur numéro 4, c'est Ben. Ben est irrégulier. Globalement il marche toujours, et depuis des années; mais il a des hauts et des bas et on ne sait jamais exactement quelle puissance est disponible et à quel régime il faut le régler.

Le moteur numéro 3, c'est Cat. Ou plutôt, c'était Cat. Depuis quinze ans, Cat tournait avec un bruit un peu plus aigu que les autres, discrètement, mais efficacement. Mais Cat est atteint par la limite d'âge et on l'a retiré à l'escale. On nous a monté un plus petit moteur, mais il est encore en rodage.

Nous volons donc sur trois moteurs. Ça doit le faire, on l'a déjà fait de temps à autre, et même si c'était inconfortable, c'est toujours passé.

Mais là, avec mon numéro 1 que je sais fatigué et qui va bientôt s'arrêter, et mon numéro 4 qui tourne bien pour le moment, mais dont on ne sait jamais comment il va se comporter, je ne suis pas à l'aise. La nuit est tombée, la zone de contrôle approche, je n'ai pas la doc, et je m'inquiète.

Captain Antananarivo est à l'arrière, en cabine. Il me fait dire : "exercice de panne moteur", et il coupe le moteur numéro 2, le bon vieil Arnie !

Merde ! Ce n'est pas le moment d'un exercice de panne moteur, on n'en a déjà que 3, et j'ai cette satanée zone à gérer.

Mon Dieu ! Le 2 n'est pas au ralenti comme pour un exercice, il est coupé !

Je sais déjà qu'il ne se rallumera pas. Ce n'est vraiment pas le moment de jouer à ça !

Vite, je serre mes mains sur le manche, j'aspire une grande bouffée d'air frais et je fais le bilan. Pat va nous lâcher bientôt, Arnie vient de couper, Cat n'est plus là. Je mets toute la puissance sur Ben, mais Ben semble renâcler, comme s'il n'arrivait pas à accepter cette configuration, et n'avait pas envie de compenser à lui seul ses trois autres collègues.

Nous n'avons pas encore perdu de vitesse, ni d'altitude, mais je sais que c'est une question de secondes. Je sens la sueur perler entre mes épaules.

Comment tout cela va-t-il finir ? Faut-il déjà envisager un atterrissage d'urgence ?

Derrière, les 270 passagers sont-ils au courant, quelqu'un les a-t-il prévenus ?

Je sors de ma rêverie en sursaut, encore tout secoué.

Nous sommes vendredi soir, tranquillement installés au Club.

Autour de moi, une trentaine de membres, groupés pour saluer Arnaud qui s'en va...

Rémi PATRON

Au-delà des raisons qui l'ont motivé, beaucoup d'entre nous regrettent le départ d'Arnaud.

Instructeur au Club depuis une douzaine d'années, puis chef pilote, Arnaud était très apprécié par de nombreux pilotes et élèves pilotes, pour ses qualités humaines et son professionnalisme.

Nous lui souhaitons de trouver rapidement un poste à la mesure de ses compétences.

Y.D

BIA : le Lycée Jean Perrin nous rend visite

Ce mercredi après-midi le ciel était pourtant gris, les nuages bas, les températures hivernales, autant de bonnes raisons incitant plus à se blottir près d'un radiateur que de sortir arpenter le tarmac ! Mais il en aurait fallu beaucoup plus pour arrêter ces jeunes préparant le B.I.A. au lycée Jean Perrin à Marseille et venus visiter notre aérodrome.

Pour la plupart d'entre eux, c'était la première fois qu'ils approchaient un avion d'aussi près ; alors imaginez leurs émotions quand ils se sont assis en place avant, le manche entre les jambes et la main sur les manettes des gaz ! ils ont pu manipuler les commandes et observer les différents mouvements des gouvernes. Les tableaux de bord et les équipements ont bien évidemment suscité de nombreuses questions.

Les contrôleurs de la tour ont très gentiment accueilli ces jeunes gens qui non seulement ont pu bénéficier d'une vue imprenable sur les installations mais ont pu appréhender de façon très concrète le métier de contrôleur.

Photo J.Lecuyot



De petits groupes ont pu être constitués grâce à la participation de 2 pilotes du club ce qui a grandement contribué à favoriser les échanges.

Il faut savoir que ces visites sont d'un grand intérêt pédagogique dans la préparation du BIA, notamment pour l'épreuve « connaissance des aéronefs ». Elles peuvent également aider à présenter certains métiers méconnus. Et puis, bien sur, pour nous, membres d'Aéroclub, c'est une excellente occasion de faire partager notre passion.

L'accueil et la visite ont été assurés par Alain Faure et Serge Juge-Boulogne que je remercie car sans cette participation active des membres du club, une telle opération n'aurait pu être menée à bien. Grâce à eux les jeunes du lycée Jean Perrin pourront dire « vraiment à l'A.C.A.M. Le BIA c'est sympa ».

Jean LECUYOT

L'association « Mémoires de l'hydraviation » présente l'exposition :

« Roland Garros héros de la Méditerranée »

**à la Chapelle de la Charité à Pertuis
du 6 au 11 janvier 2014
Horaires : 10h-12 h et 14h-18h**

mercredi 8 janvier de 18 à 20 h, Conférence:
" Roland Garros héros de la Méditerranée"
Par Henri CONAN
Visite guidée à partir de 17 h

Samedi 11 : visites guidées 9h-12 h puis 14h-17h30

Rectificatif

Précision à propos de Roland Garros et Jean Cocteau (Contact N°76) :

le poème de Jean Cocteau « le cap de Bonne Esperance » n'a pas pour sujet Roland Garros, comme il est écrit par erreur dans l'article, mais la guerre.

Le poème est dédié à Roland Garros.

Y.D

Elle s'en va... Catherine !

Nous étions très nombreux, ce samedi 7 décembre dernier, rassemblés autour de Catherine, Cathy, notre secrétaire depuis tant d'années, pour lui témoigner notre amitié et lui souhaiter une heureuse retraite !

Après que Patrick, notre Président visiblement ému, l'eut remerciée pour toutes ces années passées au service du Club et de ses pilotes et lui eut remis le fruit de la collecte, Cathy nous fit part de ses projets de voyages et nous lut en remerciement un petit texte sous forme d'un inventaire à la Prévert.

Chacun put ensuite, en sirotant un verre (et même plus...), inscrire un petit mot amical sur le livre d'Or.

Ce fut une belle soirée, très chaleureuse où l'on eut aussi le plaisir de croiser quelques anciens pilotes et instructeurs.

Au revoir Catherine.

Merci.

Bonne et heureuse retraite.

Y.D.



INVENTAIRE à la PREVERT ..

UNE ARRIVEE IL Y A 13 ANS
ACCUEILLIE PAR UN PRESIDENT BIENVEILLANT.
LE CIEL BLEU DE PROVENCE
DES AVIONS DE TOUTES LES COULEURS .

Et des Pilotes !

JEUNES ET MOINS JEUNES QUI ONT LA PASSION
DE VOLER.

LE MISTRAL QUI EMPECHE DE DECOLLER,
LEUR DECEPTION POUR UN VOL ANNULE !

Et des Pilotes !

DES INSTRUCTEURS ENTHOUSIASTES
DES CHEFS PILOTES RASSURANTS ...

Et des Pilotes des Pilotes des Pilotes

QUI ONT LE SOURIRE EN ARRIVANT,
LES YEUX BRILLANTS ET LA TETE ENCORE DANS LES
NUAGES EN ATERRISSANT...

...PENDANT 13 ANNEES J'AI FAIT DE MON METIER

LA GESTION DE VOTRE PASSION

AVEC DES BONS ET DES MAUVAIS MOMENTS

LES MAUVAIS SONT OUBLIES

POUR TOUS LES BONS PARTAGES

UN GRAND MERCI A TOUS

VOUS ALLEZ ME MANQUER !

CATHY

Elle arrive... Laetitia !

Depuis le mois de Décembre, c'est avec grand enthousiasme que Laëtitia a rejoint le club, non pas en tant que pilote, mais pour prendre place derrière le cockpit de l'accueil / secrétariat. Bien que discrète, son sourire, sa bonne humeur et, bien sur, ses compétences, permettront sans aucun doute d'assurer la prise en charge des visiteurs, ainsi que les tâches liées à son nouveau rôle. Elle s'occupera donc de nous aider dans nos démarches et traiter les maux des adhérents de l'ACAM, pendant sa présence à mi-temps.

Mariée et mère de 3 filles, Laëtitia a pu passer quelque temps avec Cathy, pour prendre la suite de ses activités et avec certains administrateurs pour la prise en main des outils et procédures existantes et a obtenu, avec succès, sa licence ACAM. **Laëtitia sera présente du mardi au samedi de 9h à 13h.**

Bienvenue Laëtitia !

B.L.



Reportée par 2 fois en 2013, l'ACAM et Benoit Foussard vous proposent à nouveau la sortie « Mont blanc ».
Cet évènement est prévu le :

26 Janvier 2014

et nécessitera environ 4h de vol à répartir parmi les pilotes des différents avions.

Une étape de mi-parcours sera à déterminer (probablement à Annecy ou Chambéry), avec les équipages, lorsque ceux-ci seront définis. L'heure départ sera confirmée mais le rendez vous pourrait être fixé à 8h le matin pour un briefing et quelques croissants...

Le survol des Alpes et du Mont blanc est toujours un régal pour les yeux et promet des souvenirs remarquables. Espérons que les conditions météo seront plus propices que l'année dernière et dans ce cas, n'oubliez pas votre écharpe et votre casquette!

Merci de vous inscrire auprès de Stéphanie NAUDAN, par email (stephanienaudan@yahoo.fr).



Bravos... et... Bienvenue.

Ils ont été lâchés :				Ils ont obtenu le PPL :			
TUFFAL	Jean-Michel	07/10/2013	ELK	GRISEL	Cedric	26/08/2013	ALD
PERE	Pierre	19/10/2013	JGM	GRIMA	Arnaud	02/12/2013	FSA

Félicitations à tous !

Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :							
PINARD	Philippe	EP	MORHAIN	Jean-françois	EP		
BENEZRA-WUNDERLICHT	Silk	EP	CHAUVET	Quentin	PPL		
HABIB	Raphaël	EP	GUIDO	Gérard	PPL		
DAGAND	Florian	EP	DUMONT	Sylvain	BB		
BERLAND	Yann	EP	HALLE (Réinscription)	Jean-Marc	PPL		
CHOTARD	Lisa	EP					
COLLON	Jacques	PPL					
DOMENECH	Franck	EP					

Et 10 jeunes Adhérents BIA

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	Oct.	Nov.	Dec.	Trim.	2013	Avions	Oct.	Nov.	Dec.	Trim.	2013
ACAM						ANEG					
QF				00:00	4:53	AS	45:12	23:34	32:50	101:36	503:41
RU	86:19	65:46	58:29	210:34	791:59	BD	24:45	11:54	5:52	42:31	334:54
ZG	15:54	53:06	56:55	125:55	734:18	NN	23:59	15:43	15:31	55:13	237:21
LL	49:28	37:27	43:19	204:14	505:00	Total 2	93:56	51:11	54:13	199:20	1075:56
EH	0:00	3:53	20:12	24:05	336:27	Total Général					
AM	47:26	27:46	28:35	103:47	250:14		Oct.	Nov.	Dec.	Trim.	2013
Total 1	199:07	187:58	207:30	594:35	2622:51		293:03	239:09	261:43	793:55	3698:47

Soirée des Icares

Comme chaque année, nous fêterons dans les locaux de l'ACAM, nos « Icares », le

**Samedi 25 Janvier
à partir de 18h**

Pour ceux qui ne le savent pas encore, cette soirée est destinée à honorer les nouveaux pilotes brevetés dans l'année écoulée (soit en 2013) et ceux qui se sont distingués d'une façon ou d'une autre. A cette occasion, ils se verront remettre un « Icares 2013 ».

C'est un des rendez-vous annuels du club, qui nous permet de nous retrouver tous ensemble, de mieux nous connaître et d'échanger sur divers sujets. C'est aussi l'occasion de venir en famille pour un autre moment convivial et agréable.

La remise des prix est suivie d'un dîner, pour lequel nous ferons appel à un traiteur, comme l'année dernière.

Participation aux frais: 22€ par personne, 15€ pour les moins de 18ans.

Inscrivez-vous, avant le 22 Janvier, auprès de Stéphanie Naudan (stephanienaudan@yahoo.fr).



**Samedi 25 Janvier
à 18 heures au Club**

*Remise des « Icares 2013 »
Apéritif et Dîner
Menu Traiteur*

*22 euros par personne.
15 euros pour les moins de 18 ans.
55 personnes maximum.
Inscriptions obligatoires avant le 22 janvier.*

Contact : Stéphanie Naudan, stephanienaudan@yahoo.fr

Assemblée Générale Ordinaire

Le **Samedi 18 Janvier** aura lieu la prochaine Assemblée Générale Ordinaire (AGO) de l'Aéroclub d'Aix-Marseille à **15h**, dans nos locaux. L'émargement débutera à 14h30. Sont inscrits à l'ordre du jour :

1. Pré-bilan 2013 : activité, finances
2. Prévisions budgétaires 2014
3. Organisation du club
4. Renouvellement de la flotte
5. Création d'une Section ULM - vote
6. Animation et Participation à l'entretien du club - vote
7. Futur Président
8. Création de l'ATO
9. Questions diverses

Pourront participer à l'assemblée générale : les adhérents à jour de leur cotisation 2014 mais aussi les adhérents 2013. Seuls les adhérents à jour de leur cotisation 2014 auront le droit de vote.

Cette assemblée revêt pour les adhérents qui dirigent l'association, réunis au sein du Conseil d'Administration, une importance particulière. L'ACAM reste solide mais des choix sont à faire pour assurer son avenir dans la durée et la sérénité. C'est pourquoi il y aura des votes sur les points 5 et 6.

L'ensemble du Conseil d'administration attends votre venue à cette Assemblée Générale qui sera clôturée par un apéritif.

Contact (bis)

Un nouvel élan certes ! J'ai plaisir à continuer le (long) vol que Yves a poursuivi dans la rédaction de la « gazette » du club. Mais, et c'est un sujet d'actualité, cet élan c'est aussi avec vous que j'espère le donner. Vous avez tous la parole et pouvez prendre la plume de « Contact ! » : vos anecdotes, vos vols, vos photos, vos impressions, vos expériences, vos découvertes sont autant de sujets qui peuvent être partagés à l'aide de cet outil de notre communication interne et externe. « Contact ! » est le reflet de notre activité. N'hésitez pas à prendre « Contact ! » avec moi.

Bonne année à tous.
Bastien LATGE