

Contact !



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

Nous sommes tous animés par cette même passion pour ces belles machines volantes, et il nous appartient de continuer à écrire cette belle histoire de l'Aéroclub Aix-Marseille, dans l'ère de notre temps.

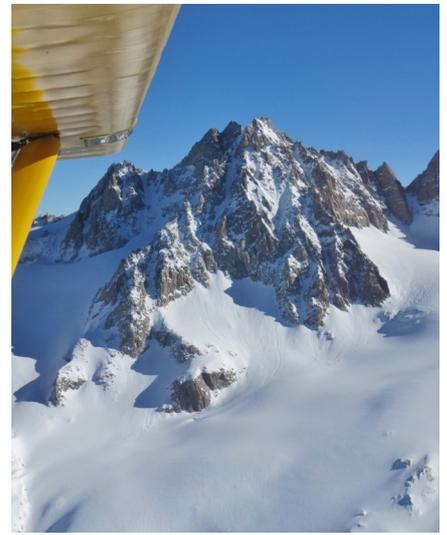
Trois axes conduisent les activités de notre club, une sécurité des vols sans concession, la formation des pilotes, et puis ... se faire plaisir...
N'hésitez pas à nous faire savoir ce qui vous plait, ce qui vous plait moins et aussi vos attentes particulières.

Et puis, aussi nous sommes une association, avec ses avantages et ses obligations pour tous, alors selon vos goûts et vos compétences, un coup de main au club est toujours le bienvenu!

Nous remercions Patrick Bourchet pour toutes ces années à la présidence du club, et le félicitons dans son nouveau rôle de chef-Pilote.

Le conseil d'administration, les instructeurs, et Laëtitia, notre assistante vous souhaitent de bons vols.

Le Président
Benoît DAMOURETTE



Aiguille d'Argentière dans le massif du Mont Blanc en Piper PA18.

Photo F. Sarkissian



Le Bureau ACAM: Stéphanie NAUDAN, Bernard LEVASSEUR, Benoît DAMOURETTE, Gérard VINCENT, Daniel De TAUZIA. Serge JUGE-BOULOGNE était absent lors de la photo.
Photo ACAM

Aéroclub d'Aix Marseille—ACAM
Chemin de la Badesse
13290 Les Milles

Tel.: 04.42.24.21.70
e-mail: secretariat@aeroclub-acam.org
Web: www.aeroclub-acam.fr

Et notre assistante Laëtitia,
du mardi au samedi, de 09:00 à 13:00

Dans ce numéro :

Edito	p.2
Histoire <i>La jument et l'étalon</i>	p.3
Sécurité <i>Préparer ses vols</i>	p.4
Sortie Club <i>Mont Blanc</i>	p.5
Témoignage <i>Stage FI</i>	p.6
Infos Club <i>Vol de mise en garde</i> <i>Projet « Groom »</i> <i>Le Mot de l'ancien Président</i> <i>Nouvelles, Evènements....</i> <i>Assemblée Générale Ord.</i>	p.8 p.10 p.11 p.12 P.12

CONTACT !

Directeur de la publication :
Benoît DAMOURETTE

Rédaction-Mise en page-Infographie :
Bastien LATGE

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick BOURCHET, Serge ROBERT, Yves DESPAS, Serge JUGE-BOULOGNE, Benoît FOUSSARD, Frédéric SARKISSIAN, Benoît DAMOURETTE, Daniel De TAUZIA

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



En voyant cette photo, certains pourraient se demander ce que vient faire le cheval cabré, emblème de Ferrari, sur la carlingue de ce **Junker 88** exposé au musée de Sinsheim en Allemagne.

Et ils auraient tout faux !

Car cet emblème est celui de la ville de Stuttgart.

Il y avait en effet autrefois, à l'emplacement de cette ville, de grands élevages de chevaux, notamment pour fournir les armées. Le nom de la ville vient d'ailleurs de Stuoit : jument en vieil allemand et Garten. Stuoitgarten : lieu où il y a des juments. En souvenir de ses origines, la ville de Stuttgart a gardé comme emblème une jument cabrée.

Mais alors l'emblème de Ferrari ?



En 1914, l'Italie était alliée de la France contre l'Allemagne.

Pendant la guerre, le pilote italien **Francesco BARACCA** abattit un avion allemand sur lequel figurait cet emblème. Hommage à un adversaire valeureux, souvenir de sa brillante carrière dans la cavalerie ? Je ne sais pas, mais le pilote italien décida de faire sien cet emblème et le fit peindre sur ses avions. Il devint ensuite le plus célèbre pilote d'Italie. Il obtint 34 victoires avant d'être lui-même abattu et tué le 19 juin 1918.

En 1923, le coureur automobile Enzo FERRARI, rencontra ses parents, le Comte et la Comtesse BARACCA qui lui donnèrent une photo et lui dirent de mettre le cheval sur ses voitures, en souvenir de leur fils, et que cela lui porterait bonheur. Ferrari le fit effectivement peindre sur les Alfa Romeo qu'il pilotait à cette époque puis, dans les années 1930, il en fit l'emblème de sa propre marque.

Francesco BARACCA

Et voilà comment une brave poulinière allemande est devenue un fier étalon italien !

Je ne vous conseille pas d'aller dire aux « tifosi » italiens que « il cavallino rampante », le cheval cabré, célèbre dans le monde entier, est une jument allemande ! De surcroît originaire de Stuttgart, la ville de Mercedes et de Porsche !



Et ne demandez pas non plus aux Fans de Porsche ce que vient faire le cheval cabré de Ferrari au centre de l'emblème de leur marque préférée ! Vous risqueriez peut-être de prendre un coup de sabot ...

Yves DESPAS



La vérité historique m'oblige à dire qu'on ne sait pas exactement pourquoi Francesco Baracca avait choisi de peindre un cheval cabré sur ses avions.

Il était de tradition que les « AS », les pilotes ayant obtenu au moins 5 victoires, mettent un emblème personnel sur leurs avions. C'était en général la reprise de celui qui figurait sur le cinquième avion ennemi abattu. Le 5ème avion abattu par Baracca était un Albatros B II sur lequel aurait figuré l'emblème de la ville de Stuttgart.

Mais selon une autre version, le cheval cabré serait celui figurant dans le blason du « Piemonte Réale », prestigieux régiment de cavalerie dans lequel il avait servi avant d'être aviateur.

Ce peut être aussi l'un et l'autre, les 2 versions n'étant pas incompatibles !

C'est Enzo Ferrari, lui-même, qui a raconté sa rencontre avec les parents de Francesco Baracca, et l'origine du « cavallino rampante » représentant sa marque.

Yves DESPAS

Pourquoi préparer ses vols soigneusement ?

La particularité de notre activité est qu'au cours d'un vol, du décollage à l'atterrissage, nous évoluons dans un environnement en constante évolution. L'avion avance, la réalité change à chaque instant et le pilote doit s'adapter en permanence, prendre des décisions, anticiper sur l'avenir proche et lointain, donc être devant l'avion. Subir le vol peut conduire à des situations catastrophiques.

La préparation d'un vol permet d'augmenter sa disponibilité, donc d'améliorer la sécurité du vol, de diminuer la pression temporelle, de prévoir des plans "B" si le vol ne se déroule pas comme prévu, et en conséquence de diminuer le stress, et de prendre des décisions sereinement et cohérentes.

Passons en revue quelques uns des avantages d'une préparation efficace.

Préparer son vol permet d'anticiper les difficultés et les problèmes susceptibles de se produire, de se tenir prêt à l'inattendu. Le seul fait de ne pas se sentir prêt va déclencher une réaction de stress qui effondrera vos capacités. Lors de la préparation le fait d'évaluer les difficultés du vol envisagé permettra de l'adapter à votre savoir-faire.

- Restez lucide sur vous même : ne forcez ni le destin, ni votre talent.
- Si au fond de vous, vous savez que vous ne savez pas faire, alors votre performance sera mauvaise.
- Restez compétent, révisez vos connaissances, entraînez vous régulièrement: les instructeurs du club sont à votre disposition.

La préparation d'un vol améliore la prévention des abordages.

Pour une bonne part, l'évitement des abordages des aéronefs de l'aviation légère repose sur le principe "Voir et être vu".

Le repérage d'un aéronef en trajectoire de collision suppose de la disponibilité et de l'attention. Or la surveillance extérieure décroît avec la charge de travail.

Si le vol a été préparé soigneusement, il suffit de quelques secondes pour valider un repère sur une carte correctement pliée, ou noter une heure de passage d'un point tournant sur un Log de navigation bien préparé.

Si vous êtes plus disponible vous pouvez être attentif à la radio et à l'écoute des autres trafics.

La préparation d'un vol améliore l'anticipation et le pilotage.

La préparation attentive permet de visualiser mentalement votre vol et en particulier, le décollage, l'approche et l'atterrissage.

Ceci facilitera à ces moments clés, d'activer votre mémoire à court terme, donc d'anticiper les trajectoires et ainsi, par exemple, d'avoir une approche stabilisée le plus tôt possible pour assurer l'atterrissage dans les meilleures conditions.

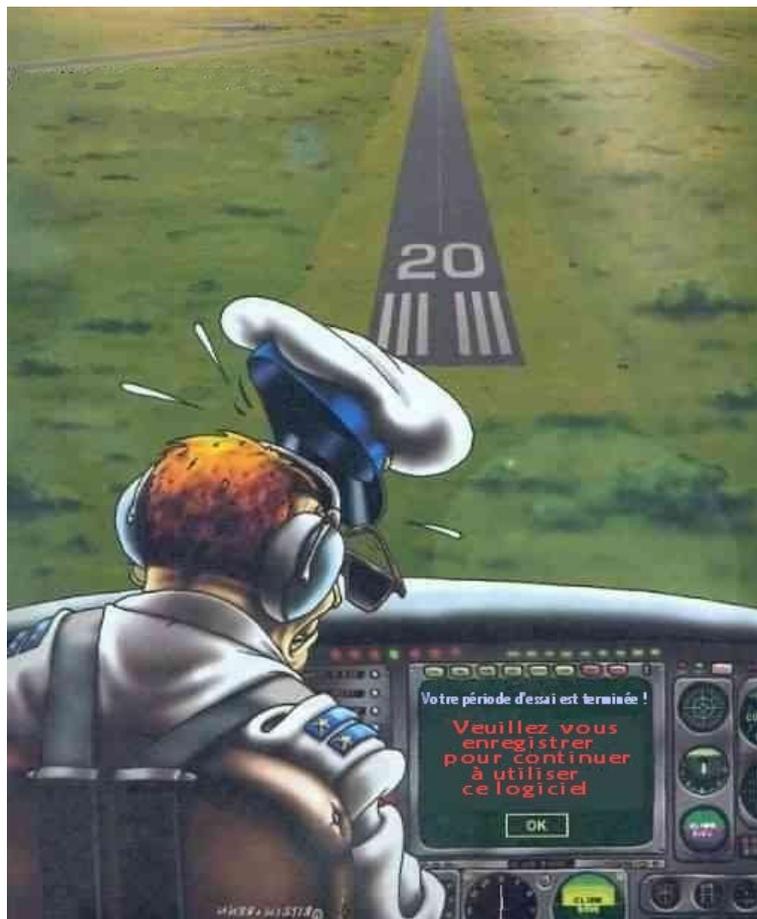
La préparation d'un vol améliore le confort et l'efficacité dans un lieu aussi exigu qu'un cockpit.

Préparer sa navigation au sol avec du temps et de l'espace, permet de trouver facilement toutes les informations nécessaires à la réalisation de son vol (routes, espaces, zones, fréquences, radiales VOR, lecture attentive des cartes 500 000ème, 1 000 000ème, cartes VAC départ, déroutements, dégagements, arrivée...)

Organiser le poste de pilotage avant de partir, afin d'avoir la documentation à portée de main et les cartes correctement pliées, est un gage d'efficacité, donc de sécurité: fouiller dans une sacoche, déplier une carte est source d'erreurs et d'inattention à la fonction essentielle qu'est le pilotage, c'est inefficace et peut avoir des conséquences préjudiciable à votre sécurité et à celle des autres.

Remarques et rappels essentiels

On ne saurait trop insister sur les effets négatifs de la **pression du temps** sur la fiabilité humaine. Elle conduit très vite à dépasser les limites des ressources disponibles, et à multiplier les impasses. Aucune action, aucune décision complexe ne sont possibles sous forte contrainte de temps.



Rappelez-vous du cours des Facteurs Humains : nous commettons des dizaines d'erreurs par vol. Celles-ci sont, dans la plupart du temps, rectifiées consciemment ou non. Mais une seule de ces erreurs peut avoir des conséquences dramatiques.

Une **préparation soignée d'un vol**, une réalisation hors toute contrainte de temps conditionnent un vol dans les meilleures conditions de sécurité.

Pour éviter les oublis, la seule solution est d'utiliser à tout prix les Check-lists systématiquement, en prenant son temps, en restant vigilant et conscient de ce que l'on fait et de ce que l'on vérifie, en montrant du doigt les points vérifiés, et en verbalisant chaque item même si on est seul à bord.

Attention à : "je sais faire, j'ai l'habitude, je connais par cœur..."

Encore une fois, **une bonne préparation dégage du TEMPS !**

Enfin :

- Reconnaissez lucidement votre **potentiel d'erreur** et protégez-vous.
- Contrôlez le résultat de chacune de vos actions : **ACTION / CONTRÔLE et CHECK-LISTS**
- **Faites part de vos erreurs** et incidents sous forme de REX : Votre serviteur est à votre écoute et responsable de votre anonymat. L'analyse de vos REX contribue grandement à l'amélioration de la sécurité de tous.

Un poste de pilotage doit être un espace d'honnêteté absolue.

Nota : Pensez à vous procurer et utiliser le "Mémo du pilote VFR" (2014/2015) édité par la FFA.

Patrick ELKAN
Le conseiller de sécurité

Rendez-vous avec le Mont Blanc

S'il y a bien une sortie "club" qui résiste à la crise c'est celle du "Tour du Mont Blanc".

Maintes fois déplacée en 2013, puis annulée pour raison météo, réinstallée sur le planning le 27 Février 2014, cette grande navigation vers les cimes a fini par être superbement réussie.

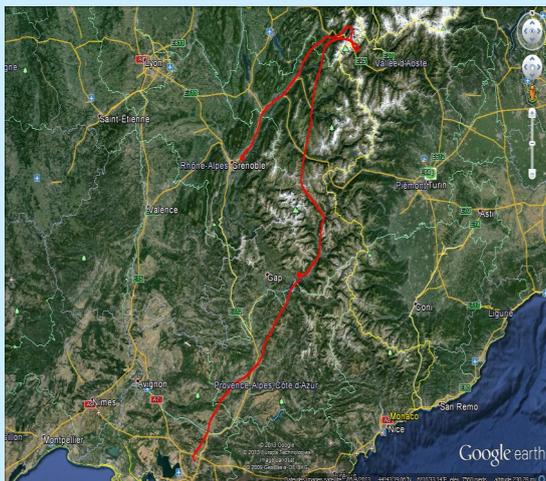
On prête à Milton Wright (père des deux frères) la phrase : "...voler est un privilège car réservé aux anges...", et c'est bien ce que l'on ressent au-dessus des ces fabuleux paysages des Alpes.

Mais une sortie bien réussie, c'est une sortie bien préparée.

Un briefing parfaitement établi, une météo soudainement opportune, trois avions chargés de pilotes en forme, voilà tout ce qu'il faut pour ajouter à ses souvenirs aériens.

La route a été détaillée quelques jours auparavant par B FOUSSARD qui a prodigué ses judicieux conseils tels que: précautions de navigation en montagne, gestion de l'altitude et des températures, météo montagne, configuration de vol, tout a été consciencieusement bossé et noté.

Le jour J, au départ d'Aix pas très matinal de l'EH du LL et de l'AS, le sourire est déjà sur les visages.



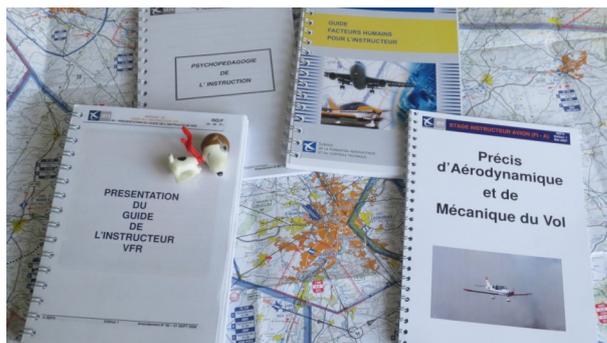
Trace GPS de la route "aller" et du massif



Photo prise en vol (S. Juge-Boulogne)

Le passage du col en laissant l'Aiguille du midi à sa gauche est un pur bonheur. Pas de vent, une lumière parfaite, on savoure l'instant. Trente minutes passées au dessus des glaciers puis c'est la plongée vers le Versoud, étape restaurant et "refueling". Le repas préalablement réservé, pris au restaurant ouvert sur la plate-forme, fut excellent. Vers 14 heures locales, coincés entre une perturbation venant de l'ouest et le massif du Vercors, les trois avions prirent la route du retour. Crachin et brumes ne nous lâchèrent que vers Carpentras. Une super journée en somme. Si vous avez envie de vous faire plaisir, pilotes ou passagers, n'hésitez pas à saisir l'opportunité d'un tel parcours, c'est vraiment inoubliable. Et quelques photographies parmi les centaines prises ce jour là.

Serge Juge-Boulogne



En fin d'année 2013 s'est présentée à moi une opportunité à saisir. La CRA (Comité régional Aéronautique) proposait les dernières places des 75 formations « liste 1 » subventionnées chaque année par l'état, dans le cadre de la convention entre la DGAC et la FFA. Il fallait être réactif et il m'était même proposé et demandé d'entrer en formation dès novembre ou décembre.

Etant détenteur d'une licence CPL (pilote professionnel) et de l'expérience requise, j'étais dispensé de la pré-évaluation théorique (test PPL avec un résultat de 90% de bonnes réponses minimum) ainsi que de la formation théorique de quatre jours qui consiste en une remise à niveau des connaissances. Les choses pouvaient donc

avancer rapidement. Rendez-vous était pris pour procéder à l'évaluation pratique.

C'est ainsi que je me présentais au centre ENAC de Montpellier-Méditerranée avec une machine d'au moins 180 cv, en l'occurrence le DR500 basé aux Milles. Cette évaluation menée par le chef pilote du centre-école a consisté en un briefing avec présentation de l'appareil, des conditions météo et des NOTAM du jour, un vol d'environ une heure quinze minutes, et un débriefing. Au cours du vol sont vérifiées la précision du pilotage, l'aisance, la connaissance de la machine et des procédures et surtout la disponibilité à bord. C'est-à-dire les ressources disponibles au-delà de la charge de travail habituelle au cours d'un vol.

Ayant été évalué apte à suivre la formation FI, je procédais immédiatement après m'être rendu disponible, à mon inscription au premier stage de l'année 2014. J'allais passer 5 semaines au centre ENAC de Muret du 6 janvier au 7 février. A moi les soirées toulousaines, les spécialités gastronomiques du sud-ouest, les bodegas... C'était sans compter sur les difficultés rencontrées, ni sur l'engagement indispensable à la réussite de l'entreprise de cette formation.

Le stage débute par 3 jours de pédagogie et de psychopédagogie et la constitution des binômes. Nous sommes 6 stagiaires ; 2 autres nous rejoindront en quatrième semaine afin de terminer leur formation interrompue en décembre. Au programme du stage, 90 heures de cours, avec tous les stagiaires ou en binôme(s), 25 heures de vol par stagiaire dont 23 heures sur DA40 Diamond, diesel, 2 heures sur Cap 10, et 5 heures de simulateur (TB20).



DA40 Diamond

Le rythme est soutenu. Les journées, bien remplies, commencent à 8 heures 30 et se terminent souvent à la tombée de la nuit hivernale. Lorsque chacun regagne son logis (il n'y a pas d'hébergement sur place), le travail n'est pas terminé: il faut revoir les leçons présentées en cours, préparer les briefings et les fiches correspondantes.

La formation est centrée sur l'enseignement du pilotage de base et des comportements. Il est demandé une grande précision du pilotage, de la méthode, de la structure et de la rigueur. Cependant le savoir-faire et le faire savoir ne doivent pas l'emporter sur le savoir-être. L'accent est mis en permanence sur la sécurité, depuis celle des vols d'instruction jusqu'à celle de tous les vols que conduiront les élèves au cours de leur vie de pilote.

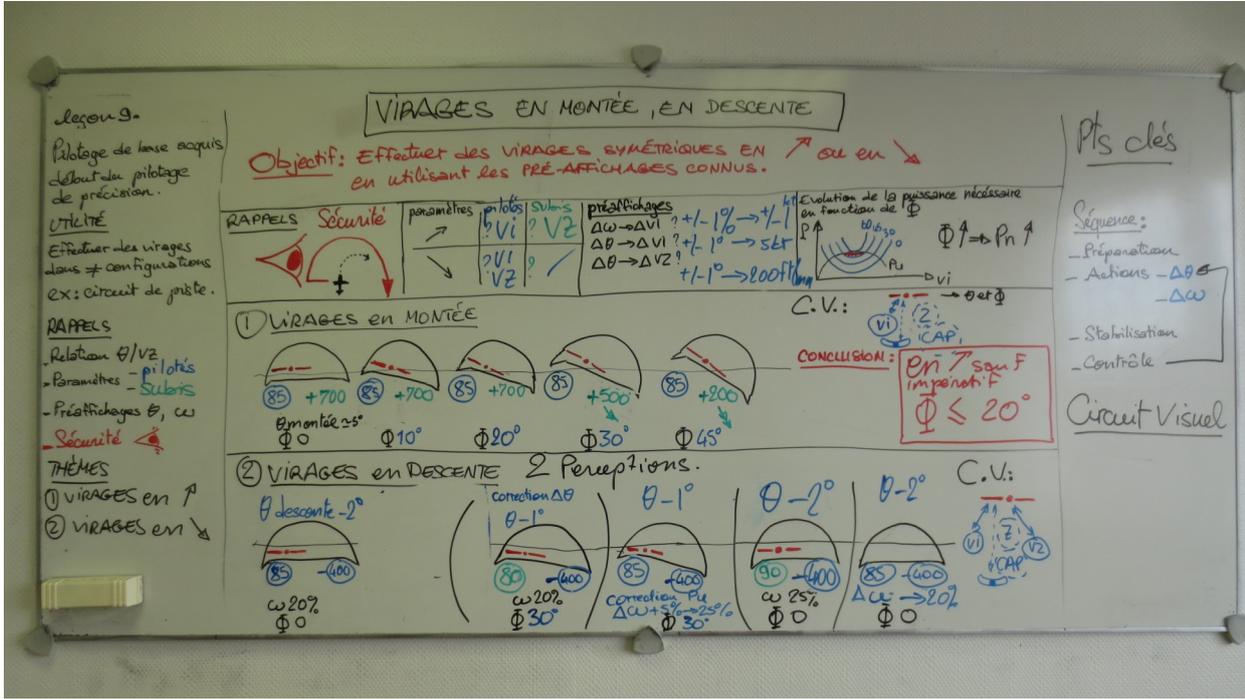


Cockpit du DA40 Diamond

Un suivi de formation au travers d'un livret nous permet de suivre la progression et de nous assurer d'atteindre les objectifs. Le stage est clôturé par un test en 3 parties, un briefing court présentant une leçon exécutée par la suite en vol, et un briefing long sur un sujet défini, consistant en une présentation au tableau.

Les difficultés du stage :

- Le rythme, la densité du contenu de la formation.
- L'apprentissage du pilotage et de la visualisation depuis la place droite sur une machine inconnue en ce qui me concerne.
- L'adaptation à l'équipement de l'appareil, 2 Garmin 1000, et des instruments de vol (vario, badin) pas très lisibles et imprécis.
- Une météo très dégradée avec des perturbations qui s'enchaînaient et qui nous obligeaient à voler entre ou sous les grains. Le jour de nos tests en vol le vent d'Autan, heureusement dans l'axe de piste soufflait à 35 nœuds.



Cours: Virages en montée et en descente

Les atouts de la formation ENAC :

- La qualité, le professionnalisme, la disponibilité, l'expérience des instructeurs ENAC ainsi que des autres intervenants (FH, psychopédagogue, FFA...)
- Le matériel pédagogique très bien conçu et utile par la suite en club en situation.
- Le niveau d'exigence.

Les moments forts :

- Les deux vols en Cap 10 pour la découverte et plus des situations inusuelles (vrilles, virages engagés, décrochages dynamiques...).
- La sortie gastronomique à Aurillac, avec le restaurant d'aérodrome et son incomparable burger « Concorde ».
- Le lever de soleil sur les Pyrénées les jours de beau temps.
- La complicité et l'émulation entre stagiaires dans les bons moments et surtout dans les moments de doute.

Cette formation, au-delà de la qualification qu'elle permet de délivrer avec ses privilèges et devoirs, est une formidable occasion de se remettre en question, de se perfectionner et d'aborder une dimension humaine très enrichissante de notre activité. C'est à la fois une continuité et un commencement.

Frédéric SARKISSIAN
Instructeur ACAM

Photos: F. Sarkissian



« Rythme et densité du contenu »

Vol en CAP 10: « mises en garde » et plus... LE RETOUR !

La démarche a été initiée il y a une vingtaine d'années au niveau national par la fédération aéronautique qui faisait tourner quelques cap10 (biplace école et entraînement voltige) dans les aéroclubs du territoire, avec un programme étudié et instructeur ad-hoc, comme vecteur d'amélioration de la sécurité des vols. Nous l'avons reprise à notre compte dans le même objectif il y a un an. Une quinzaine de pilotes de l'ACAM ont participé avant que l'avion utilisé ne soit arrêté pour modification.

Après une interruption de plus de 6 mois nous pouvons vous proposer à nouveau cette activité.

La flotte de l'ACAM ne comprenant pas d'avion certifié pour cet exercice nous utilisons, à travers une convention, le cap10 F-GGYC d'AEROBATIC, association voisine. Revenu ce mois-ci le CAP10B F-YC est devenu CAP10 BK après avoir reçu la modification récemment agréée, qui consiste à redonner leur domaine de vol originel (+6,-4,5g) aux cap10B. Lisez à ce sujet l'article dans info-pilote mars 2014. Avec un moteur 180cv Lycoming ne comptant que quelques dizaines d'heures et une aile neuve renforcée, c'est sur un appareil en très bon état que nous évoluerons.

L'intérêt de cette proposition est multiple :

1. Augmentation de la sécurité de son propre pilotage

Par la meilleure connaissance de certains phénomènes ou situations, du comportement de l'avion, par l'illustration pratique de ce qui a pu être expliqué au tableau et ne pas être démontré en vol sur nos avions classiques (vrilles, décrochages dynamiques ...).

Egalement par la mise en évidence que certains manquements dans la conduite et le contrôle de l'appareil dans des phases de vol habituelles peuvent mener à des risques graves.

Par une conscience accrue des situations à risque qui seront mieux anticipées et des implications de certaines attitudes.



Photo Extra 330 de l'armée de l'air - B.Foussard

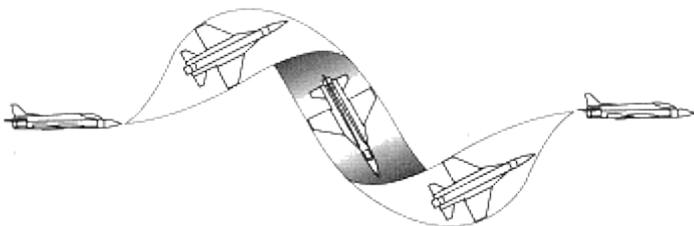
2. Elargissement de son propre « domaine de vol » de pilote

Les réactions aux commandes d'un cap10 plus sensibles, très agréables, nous incitent à un pilotage plus souple et précis, et c'est l'occasion, accompagné et en sécurité, d'évoluer amplement (!) autour des trois axes. Découvrez réellement la 3^{ème} dimension... Ne serait-ce que d'incliner à des angles supérieurs aux 15-20° habituels (vu à la télé) sans crainte, afin ensuite d'effectuer naturellement des virages efficaces et sûrs autour de 30° d'inclinaison après retour sur DR400.

3. Plaisir d'effectuer quelques figures de voltige douce telles que « huit paresseux », « tonneau barriqué », « trèfle », qui n'imposent pas d'effort tout en proposant des attitudes inhabituelles. Ceci ne sera effectué, le moment venu, que sur souhait du pilote, renseigné au briefing.

4. Une initiation « bienveillante » à la voltige élémentaire, pour ceux qui le désirent, par l'exécution de quelques figures de base : tonneau, boucle, vol dos, renversement...

En résumé ce vol est conçu pour permettre une amélioration de la sécurité et de la qualité du pilotage ; la découverte, aux commandes d'un avion agréable, d'une liberté spatiale consciente et le plaisir d'une approche guidée de la voltige aérienne.



Tonneau Barriqué

Structure de la séance

- Briefing (environ 30 mins)
rappel de notions utiles à la compréhension des phénomènes abordés
exposition du programme, explication des manœuvres prévues, pré choix effectués en concertation.
conventions et communications applicables pendant le vol. Qui fait quoi, quand, particularités (éjection etc.)

- Mise en œuvre de l'avion, installation à bord (environ 30 mins)

- Vol (environ 45 mins)

Le vol se déroule conformément au briefing avec les adaptations jugées utiles par l'instructeur, attentif au confort, à la réceptivité et aux souhaits du pilote. L'objectif étant un bénéfice maximum pour ce dernier. Chaque élément du vol est préparé, consenti et exécuté tranquillement une fois prêt, en confiance et conscience. La surprise, l'étourdissement et l'assommoir ne sont pas au programme.

- Refueling, rangement avion (environ 15 mins)

- Débriefing, c'est selon...

Il faut donc prévoir minimum 2h de disponibilité pour l'opération.

Coût de la séance

Le coût de la séance est calculé au temps de vol horamètre, sur la base de 210 euros/heure. Double commande gratuite. Règlement sur place par chèque (ordre AEROBATIC) ou espèces.

Instructeur et réservation

Benoît Foussard (FSA) au 06 10 28 32 31.

Une ligne est dédiée au YC sur Aérogest résa mais il est impératif de contacter l'instructeur.

*Benoît FOUSSARD
Instructeur ACAM*

Le CAP 10, construit par APEX Aviation, est un avion de voltige aérienne. C'est un appareil deux places côte à côte dont la construction a débuté dans les années 1970.

Le CAP 10 est un dérivé des Piel Super Emeraude des années 1960. Issu de la volonté d'August Mudry, en 1966, de créer un appareil moderne de voltige en France à une période où la voltige mondiale est largement dominée par les américains et les pays du bloc de l'Est.

Le prototype n°01 voit alors le jour. Malheureusement, lors d'un vol d'essai, les deux pilotes se tuent, après avoir dépassé les limites de l'appareil. L'avion est mis hors de cause par l'enquête et Auguste Mudry décide de construire le n° 03 (le n°02 ayant été détruit pour les besoins de l'enquête).

L'avion sera baptisé CAP ('CAP' est l'acronyme de 'Constructions Aéronautiques Parisiennes' car l'avion est initialement conçu par société CAARP - Coopérative des Ateliers Aéronautiques de la Région Parisienne - qui déménage ensuite sur l'aérodrome de Bernay en Normandie et sera rebaptisée « Avions Mudry et Compagnie »). Le F-WOPX effectue son premier vol le 22 août 1968.

Le CAP 10B a été construit à raison de 282 exemplaires depuis 1970.

Le CAP 10B est un avion entièrement en bois, les ailes sont recouvertes de contreplaqué. Le moteur du Cap 10 est un Lycoming 4 cylindres à plat à injection de 360 pouces cubes (environ 5 900 cm³) dérivé d'un moteur de série que l'on trouve sur les avions de tourisme de type DR400 ou PA28. Il est équipé d'un système d'injection alimenté pour le vol dos ainsi qu'un système de lubrification Christen lui-aussi adapté au vol dos.



Prototype CAP10 N°1—F-WOPX

Apex Aviation est issue des rachats de *Centrair* et *Avions Pierre Robin* (en 1988) et de *Avions Mudry* (en 1997).

C'est sur un Cap-10B, déclaré volé à l'aéroclub de Lognes, qu'un pilote non identifié passe sous l'Arc de Triomphe et la Tour Eiffel le 11 août 1991.

*Bastien LATGE
Source: Wikipédia*

Les avions de l'aéroclub demandent une attention de chaque instant, en vol, au sol et lorsqu'ils sont bien rangés dans le hangar.

Le hangar... Les passionnés des architecture métalliques lui trouveront aussi un charme propre et surtout, chacun pourra apprécier sa robustesse ainsi que la lourdeur des portes. Présent avant la guerre et transféré d'un terrain près d'Oraison, ce hangar abrite aussi une histoire de passionnés qui se sont suivis pour ouvrir et fermer ses portes. Remarquez sur le fronton: le nom du terrain qui a été effacé durant la guerre pour ne pas donner d'indication de localisation aux pilotes ennemis maraudant à basse altitude.

Irrégulièrement les portes du hangar de l'ACAM sont restées ouvertes, ceci n'a pas entraîné de sinistre mais il est toujours plus sûr que les avions soient enfermés chaque soir après une journée d'activité pour éviter les vols (moteur ROTAX, instruments de bord, carburant,...) et les dégradations.

L'analyse des circonstances de « portes restées ouvertes » a montré que, souvent, les pilotes des derniers vols, pensaient que les suivants et derniers s'occuperaient de la fermeture. Les derniers étaient en fait les premiers partis (annulation de vol, météo, ...).

La présence des membres n'étant pas continue, la fermeture du hangar est donc « organisée » avec l'attention toute particulière des instructeurs.



Photo du hangar ACAM prise par la caméra

Le projet « Groom » ne permet pas de fermer les portes à distance mais il évitera des déplacements inutiles de personnes qui se sont régulièrement dévouées pour protéger les avions de l'aéroclub.

Lors de vos prochains vols, merci de penser à la fermeture des portes du hangar.



La Base des Milles peu après la guerre

Néanmoins, pour sécuriser ce dispositif, qui est basé sur la collaboration de chacun, l'ACAM (son CA) a décidé de mettre en place un moyen permettant de visualiser à distance (au travers d'Internet) la fermeture de portes du hangar.

Pour cela, une caméra a été placée à l'intérieur du hangar du club. Cette dernière détecte les mouvements des portes et transmet des images fixes (photos) qui peuvent être visualisées à partir d'un simple navigateur web depuis un ordinateur ou un Smartphone. Le but est uniquement de s'assurer qu'après la nuit aéronautique, les portes sont bien fermées. Il est également possible de se connecter sur la caméra ponctuellement pour vérifier la fermeture des portes si un doute subsiste.

La caméra donne une image permettant de distinguer l'état de fermeture/ouverture de la porte, même en absence de lumière grâce à un illuminateur infrarouge (IR). La scène visualisée est large et le capteur ne permet pas de reconnaître un visage.

Serge ROBERT

J'ai été heureux et fier de tenir la présidence de l'AE-ROCLUB d'AIX-MARSEILLE pendant près de 14 ans. J'avais envie de m'arrêter car la fonction est usante :

- en interne : les aléas d'une activité qui ne s'arrête jamais avec des machines qui ne sont utilisables qu'en très bon état ;
- en externe des interlocuteurs dont notre activité dépend et qui ne semblent pas s'y intéresser.

Il faut donc recommencer très régulièrement la même action.

L'aéroclub a besoin d'être conduit sans faiblesse, notre équipe au conseil d'administration est là pour le faire et j'ai toute confiance en Benoît Damourette pour l'avenir. L'ACAM a mis des dizaines d'années pour être ce grand club, toujours dans le peloton de tête national. Il est important de le garder à ce niveau avec un nouvel élan.



Patrick Bourchet

Je parle plus du club que de vous, ses adhérents. Il faut tout faire pour vous aider à voler dans l'environnement le plus festif possible. Mais les adhérents passent, le club reste. Peut-être une pensée de vieux dirigeant !

Je vais (bien sûr !) continuer à voler à l'ACAM, tout en étant votre chef-pilote, tâche plus près de l'aviation. J'aurai donc l'occasion de continuer à assouvir avec vous ma passion de voler. Mes meilleurs souvenirs sont ces moments que j'ai partagé avec vous.

Bons vols
Patrick Bourchet

Bravos... et... Bienvenue

<i>Il a été lâché :</i>				<i>Ils ont obtenu le PPL :</i>			
BOUMARD	Pierre	19/02/2014	ELK	EYSSERIC	Jean-Jacques	01/2014	BCT
DAMOURETTE	Alexandre	23/12/2013	LSE	BROUARD	Véronique	20/04/2014	BNJ
				WEBER	Jean	20/04/2014	FPI

Félicitations !

<i>Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :</i>							
LEFEVRE	Patrice	PPL	COULPOTIN	Jean Yves	EP		
GARABEDIAN	Michel	PPL	CHAUVIERE	Mathieu	EP		
MAALOUF	Divine	EP	BALVERDE	Lucien	PPL		
LASNE	Laurie	EP	ABEILLE	Franck	PPL		
PERROTEY	Arthur	BIA	DEMARQUET	Laure	EP		
BERTON	Christophe	EP	RIOUAL	Benjamin	PPL		
ATANIAN	Maxime	EP	FERHI	Laurent	EP		
SUTERA	Jean Claude	PPL	LEPAGE	Nicolas	BIA		
CHAMBREAU	Alain	Membre Associé	LE METEIL	Quentin	BIA		
DEFRASNE	Patrick	PPL	GALY	Jean Christian	PPL		
ANCELIN	Thomas	PPL	GILLOOTS	Mathieu	EP		

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	Jan.	Fev.	Mar.	Trim.	2014	Avions	Jan.	Fev.	Mar.	Trim.	2014
ACAM						ANEG					
RU	30:54	41:31	68:49	141:14	141:14	AS	12:40	13:26	24:20	50:26	50:26
ZG	35:29	41:48	67:48	145:05	145:05	BD	6:53	5:14	9:54	22:01	22:01
LL	8:21	23:08	38:57	70:22	70:22	NN	3:31	7:55	18:21	29:47	29:47
EH	9:04	20:01	24:25	53:30	53:30	Total 2	23:04	26:35	52:35	102:14	102:14
AM	12:58	20:59	11:04	45:01	45:01	Total Général					
							Jan.	Fev.	Mar.	Trim.	2014
Total 1	96:46	147:27	210:59	455:12	455:12		119:50	174:02	263:34	557:26	557:26

Voyages et Vols

Rallye ACAM-ANEG	8 mai 2014
Sortie Albi	31 Mai 2014
Le jour le plus Corse (Propriano)	22 juin 2014
Café-croissant à LFMA	automne 2014

Animations

Grand nettoyage de printemps	fin mai 2014
Déjeuner élèves-instructeurs	juillet 2014
Soirée CHATAIGNE	novembre 2014

Et toujours...

Pour les infos en temps réel:

- Notre page FACEBOOK
- et le site Web

Pour le suivi des annonces et les bulletins:

- ACAM-Infos dans vos boîtes électroniques

Quelques mots pour me présenter.

J'ai découvert l'ACAM fin 2012, alors que je cherchais un aéroclub pour transmettre à mes fils la passion de voler. Le sérieux et l'atmosphère de notre aéroclub m'ont séduit, et j'ai décidé cette année de m'investir d'avantage, en rejoignant le conseil d'administration. J'ai fait mon apprentissage de pilote à Etampes Mondésir, puis ai rejoint Berre-La Fare et Salon-Eyguières, découverte de la Provence et de la voltige. Il me reste maintenant à renouveler mon PPL!

Sur le plan professionnel, je travaille dans l'industrie aéronautique et ai occupé des fonctions en bureau d'études, aux essais en vol, en support technique et en direction de projets. J'ai ainsi pu côtoyer de très près ces voilures tournantes qui me passionnent. Mes pas se sont aussi portés vers l'Australie et j'y garde un attachement particulier, avec une pointe de regret: n'avoir volé que sur les lignes régulières, en passager! Nous aurons l'occasion de faire connaissance lors de vos prochains passages à l'aéroclub.

*Benoît DAMOURETTE
Président de l'ACAM*



Terrasse du restaurant « La Carlingue » - Photo: Site web Aéroclub Brioude

Une Nav Sympa: Brioude (Haute-Loire), 140Nm!

On passe Avignon, Aubenas, Langognes, Le Puy, qui peuvent être des aérodromes de dégagement, et l'on suit les gorges de l'Allier avant d'arriver à ce terrain en herbe bien dégagé de 870m!

Vous y trouverez même un restaurant sympa, "La Carlingue", vous accueillera tous les jours (prévenir, c'est mieux: 04 71 50 43 32).

Et, si le cœur vous en dit, à 20 mn de marche, vous pourrez visiter la très intéressante Basilique romane St Julien!

Pour plus de tuyaux: A.Faure, G.Vincent, D.de Tauzia.

Vous qui connaissez bien la région, faites nous passer vos nav sympa pour les publier (bastien@latge.net).

Assemblée Générale Ordinaire

Près de quatre vingt adhérents ont participé à l'assemblée annuelle de l'aéroclub le **samedi 12 avril**. L'activité de l'année 2013 a été, comme celle de l'ensemble de la région, inférieure de 6% à celle de 2012, en ligne avec le nombre d'adhérents et avec notre budget. Le PS28 AM a rempli sa mission puisqu'il a réalisé ses 250 heures prévues sur les six premiers mois : cela correspond exactement à ce nous attendions. Le AM permet de voler de façon agréable dans un avion moderne et pour un tarif inférieur. Nul doute qu'il remplira son contrat en volant encore plus en 2014!

Pour la troisième année consécutive, grâce à l'attention de chacun et au bon respect des consignes du club, aucun accident ni incident n'a dû être déclaré à notre assureur qui nous a ainsi octroyé une ristourne de près de 5 000€!

Comme il l'avait annoncé de longue date, Patrick Bourchet a quitté le Conseil d'Administration et la présidence du club. Le CA voit arriver deux nouveaux membres en les personnes de Benoît Damourette (en tant que Président de l'ACAM) et d'Yves Petit.

2014: Grâce aux actions entreprises en 2013 l'assemblée a pu voter la stabilité des tarifs et la baisse de 33 à 30€ de l'heure d'instruction.

Les priorités de l'année : Meilleur accompagnement des élèves (formation théorique), Approved Training Organisation (ATO) et Système de Gestion de la Sécurité (SGS), et... **se faire plaisir...**

Daniel De TAUZIA