Contact !

N° 80 octobre-novembre-décembre 2014

Aéro Club Aix Marseille
Donnez-vous des ailes...
FFA
Fédération Française Aéronautique

Edito

Bonjour à toutes et à tous pour un édito en trois parties: les fondamentaux, les activités sol et vol, et le coefficient d'activités.

Les fondamentaux
Vous les connaissez, ils sont basés sur les valeurs aéronautiques et le respect, la vie d'un club associatif avec des bénéfices et aussi des obligations pour chacun.
En résumé, quelques-uns de ces fondamentaux :
- avant de partir, je vérifie si l'avion est réservé après mon vol, dans la négative, je dois impérativement le rentrer ;
- je nettoie mon avion, bords d'attaque et verrière, avant et après mon vol, avec le matériel à disposition dans le hangar ;
- si je suis le dernier vol de la journée: je ferme les portes du hangar ;
- si je suis le dernier: je ferme le club en vérifiant que les volets sont fermés et la télé est éteinte ;
- si je ne viens pas voler: j'annule mon vol;
et puis aussi :
- une réservation d'un créneau de deux heures de vol n'est pas vraiment nécessaire si j'ai en tête un tour de 40 minutes.

Tout ceci fait sens ? Alors: **à vous de jouer!**

Les activités au sol
Une rentrée active nous attendait à la fin de l'été avec un barbecue BYO 'Bring Your Own' lors d'une journée radieuse, la reprise des rencontres au club le 1er jeudi de chaque mois à 18h30, pour échanger et organiser ses projets de vol autour d'un verre.
Comme c'est la rentrée, c'est aussi la reprise des cours théoriques le Jeudi à 19h00: des moments d'apprentissage ou de révision de qualité, ouverts à tous.
En novembre, nous nous retrouverons pour un grand nettoyage d'automne du club, suivi par... "la soirée châtaignes ANEG/ACAM".

A vos calendriers : bloquez l'après-midi et la soirée du Samedi 15 novembre.

Et en vol
Une sortie club mensuelle, organisée par l'un d'entre vous (volontaires bienvenus), la reprise des vols de mise en garde avec Benoît Foussard, les révisions des pannes en campagne avec JF Ripert; n'hésitez-pas à nous contacter.

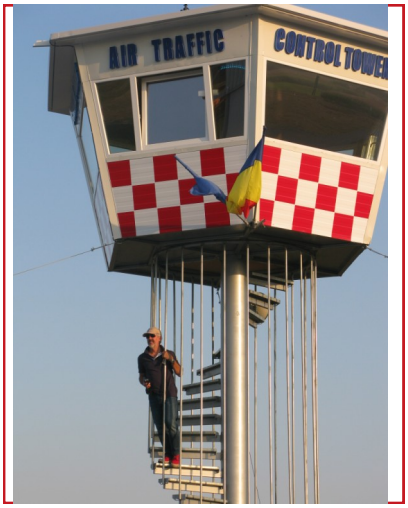
Pour conclure cet édito: **APPEL A TOUS**... notre coefficient d'activité est en dessous des prévisions.
Aussi, pour ceux qui le peuvent: voler une heure de plus que votre objectif annuel permettra de réduire l'écart financier de cette année.
Procédure associée: mon avion est disponible, il fait beau et j'ai les prérequis pour voler, GO! Ne remettez pas à plus tard, faites vous plaisir: volez!

Le Président
Benoît DAMOURETTE

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

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

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



Quand le pilote redevient contrôleur pour un instant. Voyage à Istanbul.

Photo Stéphanie NAUDAN

Dans ce numéro :

Edito ***p.2***

Découverte
L'ile de Skye ***p.3***

Voyage
Istanbul en F-GULL ***p.5***

Baptême F-GNZY
Tonton « Lolo » ***p.7***

Infos Club
Sécurité - Cours 'FH' ***p.8***
Important - Permanences ***p.9***
BBQ de rentrée ***p.9***
Modernisation de l'aéroclub ***p.10***
Bravos et Bienvenue ***p.12***
Rendez-vous, Evènements.... ***p.12***

CONTACT !

Directeur de la publication :
Benoît DAMOURETTE

Rédaction-Mise en page-Infographie :
Bastien LATGE

Ont collaboré à ce numéro :
Maurice TEGLIA, Fred SARKISSIAN, Stephanie NAUDAN; Robert FARGIER, Patrick ELKAN

Edition :
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

L'ile de Skye

Vous l'avez peut-être déjà aperçue, 30.000 ft dessous, si vous avez été passager (ou pilote ?) d'un vol commercial depuis notre pays vers le nord du continent américain. L' " Île-aux-nuages " , l' " Île-aux-brumes" ou encore, l' " Île-ailée ". En gaélique écossais, "Eilean A'Cheò" ou encore " An t-*Eilean Sgitheanach*", du vieux norrois *Skið*. Bref, cela vous donne déjà une vague idée des conditions météorologiques rarement favorables à un vol VFR sur l' "Île de Skye"(Nord-Ouest du Royaume-Uni, Écosse, archipel des Hébrides), puisque c'est d'elle qu'il s'agit…

Néanmoins, David West, commandant écossais (de Balloch / Loch Lomond / N. de Glasgow) retraité de Cathay Pacific, fonde il y 10 ans, une « compagnie » (Cie) touristique d'hydravions : Loch Lomond Seaplanes, pour le plus grand plaisir de nombreux touristes (et le sien)... Ayant vécu à Hong Kong plus de 20 ans et ayant terminé sa carrière sur A340 et 777. Il met en en place en Mai dernier, un service de visite aérienne (Skye Seaplanes), basé à Ashaig, l'aérodrome de Broadford (SKL / EGEI), au sud-est de l'île.

Construit en 1972, par un régiment du Génie, la piste l'aéroport (771m.) accueillait les vols réguliers commerciaux de la Cie Loganair Scottish Airlines qui la reliait à Glasgow-Abbottsinch (GLA / EGPF) jusqu'à la fin des années '80, puis occasionnellement par NHS Highland et Scottish Ambulance Service pour le transfert de patients vers la "terre-ferme", ainsi que de rares vols privés.

Skye est la plus vaste île (1.656km2) et la plus septentrionale (57.307°N/6.230°W) de l'archipel des Hébrides Intérieures, avec un sommet culminant à 3,258 ft (993 m.) 80 km de long sur 40 km de large, pénétrée par de nombreux Lochs (bras de mer et/ou lacs), elle a été "reliée" de Kyleakin à Kyle of Lochalsh par un pont routier construit en 3 ans, mis en service en 1995.

L'Ile de Skye

Depuis la fin de printemps dernier, c'est donc une petite reprise d'activité à laquelle on assiste grâce aux efforts de cette petite Cie. Le 16 mai, j'ai le plaisir et la chance de me trouver par hasard (?) aux abords de la piste pour y voir arriver se mettre en place pour la saison, le Cessna bleu et blanc C208 Caravan Amphibie G-DLAK. Dermott, l'assistant au sol informe David par radio sur les conditions. Le pilote réalise un "encadrement" puis son approche finale sur la 25. Le vent de travers étant très irrégulier, David remet les gaz au-dessus des flots pour une autre tentative, qui sera couronnée de succès. Non sans grâce, l'appareil "perché" sur les 6 roues (2x 2 arr. + 2 x1 av.) de ses flotteurs, remonte la 07 pour venir se garer et être "amarré" au parking, à l'orée du bois, trouvant ainsi protection du vent. A sa descente de l'appareil, David, le commandant, m'est présenté par Dermott, tout aussi sympathique.

Samedi 17 mai. C'est non sans une certaine anxiété que j'appelle le centre de réservation et choisis d'être l'impatient passager d'un des 2 vols hebdomadaires programmés, celui du 24 mai 13h00 pour un survol des points majeurs de Skye en 45mn. pour le prix de 155 £... Après tout, ce sont les vacances, et puis j'ai été assuré, après en avoir émis le souhait, d'être assis en... "siège-droite". Dès lors, je scrute toutes les informations disponibles pour la météo, allant jusqu'à implorer tous mes amis et connaissances, via "réseaux-sociaux" pour que "les cieux" me soient favorables le jour - J. Une semaine de suspens ! Il est assez difficile dans ce pays de faire des prévisions pour le jour-même. Les locaux disent : "weather is changeable" (le temps est variable). Dans une même journée, j'ai souvent pu assister aux "4 saisons", et ce, quelle que soit l'époque... Imaginez-donc, parier sur le temps qu'il fera dans une semaine, à une heure donnée !

Cessna C208 Caravan

Inquiet, mais pas moins excité à l' idée de survoler ces paysages que je connais depuis des années, visités à maintes reprises, en auto, à vélo, pied et en bateau, et en toutes saisons, je regrette un peu que le plan de vol ne prévoit pas de passer au-dessus de l' endroit où j' ai l' habitude de résider (Harlosh nr Dunvegan, Loch Braca-

dale, N.W. de Skye). Pas grave ! Tout y est beau et vaut le survol. Les jours passent et les bulletins météo se précisent. Temps nuageux mais sec pour le Samedi 27 mai. Je fonde quand même un grand espoir en l'horaire. Milieu de journée. 13h00... Je saurai me contenter d'une éclaircie; même relative. 1h. Rien qu' 1h. ! Ça suffira !!!

Jour-J. Après 1h. de route, j'arrive au terrain à... 12h00 ! David et Dermott m'accueillent au "VIP Lounge" : une chaise pliante près de l' "Algéco" (tiens, tiens) qui servait de "Air-terminal" jadis. Là, me sont gracieusement servis une tasse de thé et un biscuit national (Shortbread). Le temps est sec, à peine venté, chaud (18°c) et donc relativement beau ! Le soleil n'étant pas timide, "ça va le faire" ! Je prépare mes appareils photos et salue les autres passagers inscrits qui arrivent. Le vol partira au complet. 10 pax. Tout le monde étant là, David nous briffe aux pieds (aux flotteurs) de l'appareil sur les diverses procédures d'urgence (ouverture des issues de secours) et conseils de sécurité (gilets de sauvetage), démonstrations à l'appui.

Embarquement. Je suis invité à monter le 1er par la passerelle installée l'arrière gauche. Je me faufile, un peu "plié" vers le cockpit à travers les rangées de sièges dans l'étroit couloir. Je prends place, attache ma ceinture "5 points" et mets mon casque. Tout le monde est installé. David prend place à ma gauche. CL, contact, annonce radio sur 130.65. Nous remontons la piste pour décoller en 25. La puissance de la turbine et la position élevée à plus de 2m. du sol au roulage, m'impressionnent déjà. L'appareil prend son envol sur moins de 500m. Il fait "outrageusement" beau et ce n'est qu'un début. Cap au N.W. à une altitude de 1000 ft et à 120 kt. Nous remontons la côte Est sur l'Inner Sound et les îlots de Paabay, Scalpay et Raasay, vers Kilt Rock et Staffin. Au loin, les Outer Hebrides (North Uist et Harris) et l'Atlantique. David prend soin que tous les passagers puissent observer tous les endroits en faisant à chaque fois 2 passages visibles de chaque côté. Il vire maintenant au S en direction de Portree en survolant les Quiraings et The Old Man of Storr. Un 1er passage sur la passe et le port, puis c'est l'amerrissage qui va avoir lieu. Un bref tour à proximité du port, en se faufilant au milieu des diverses embarcations au mouillage, des chalutiers pour la plupart, puis mise des gaz en direction du large pour déjauger majestueusement, cap au S.W. en direction des Cuillins. Nous les franchissons par leur milieu, les "Red" (rouges) à notre gauche, et les "Black" (noires) à droite. Des nuages les chapeautent, et quelques traces de neige sont encore visibles, malgré leur relative hauteur (< 1,000m.) et la saison (fin mai). Dès lors, nous pouvons apercevoir en contre-bas, Loch Coruisk et Elgol ainsi que les îles de Canna, Rum, Eigg, Muck et Coll. Un peu plus loin, c'est "Mainland" (la terre-ferme) avec le port de Mallaig au-delà du Sound of Sleat, qui se profile dans le proche horizon. Virage à gauche, direction E.N.E au-dessus de la péninsule de Sleat et du port d'Armadale, vers Kyle of Lochalsh et le pont. C'est une nouvelle carte-postale qui s'offre à nous, avec un magnifique yacht blanc qui croise dans la baie. David vire à droite au 250 et le moment du retour est déjà là ! La piste est juste devant nous et les 2 chaussettes flottent légèrement à gauche. Malgré-ce, nous avons droit à un "kiss-landing" réalisé en utilisant les presque 800 m. de la 25. Nous remontons la 07 et le 208 vient se garer. Dermott approche la passerelle. Tout le monde descend, ravi !!! Je prends quelques dernières images en poste de pilotage.

Nous sommes accueillis par... une patrouille de police. Rien d'officiel. Juste la curiosité des 2 agents qui viennent jeter un coup d'œil admiratif à cet appareil très récemment basé là. Dermott, à grands coups de tuyau d'arrosage, procède à un rinçage méticuleux de la machine. Pendant ce temps, nous, les passagers, avons peine à nous en-aller, faisant part de nos impressions, échangeant nos adresses pour partager films et photos. J'ai enfin pu réaliser un de mes rêves, survoler Skye ! Pays maternel, cher à mon cœur. "I'll be back" (je reviendrai)... et le survolerai encore ainsi, "weather permitting".

Maurice TEGLIA

Istanbul en F-GULL

Cette année notre envie de navigation au long cours en dehors des sentiers battus ou du moins des sentiers que nous avions déjà empruntés nous a amenés aux confins de l'Europe, à Istanbul. Une difficulté logistique nous a obligés à terminer notre périple sur la rive européenne de la Turquie. Un atterrissage à Sabiha Gokcen au lieu de Corlu aurait fait de notre périple un voyage intercontinental. Cependant le prix très élevé des taxes et les contraintes de stationnement nous ont privés d'un passage en Asie.

Parmi les difficultés de ce genre de voyage on trouve le coût de l'opération, la disponibilité nécessaire et la somme de travail de préparation. Aussi pour contourner ces obstacles, apporter une convivialité certaine et faire profiter un maximum de pilotes, nous avons partagé l'aventure et organisé une relève à Istanbul. Pour ce faire nous avons constitué deux équipages qui se sont retrouvés à destination en utilisant des mises en place et des retours via des vols commerciaux réservés à l'avance.

L'équipage à Ptuj (Slovénie)

A l'aller nous trouvons les instigateurs du voyage, Nico et Fred, accompagnés par Stéphanie, et parce qu'il nous fallait un régional d'étape, par Adnan. C'était l'occasion aussi en associant un turc et un arménien de montrer que l'aviation peut rapprocher.

Notre objectif était de découvrir des contrées inconnues, et d'être au rendez-vous de la relève et de notre billet de retour à Istanbul. Nous avions une semaine pour ce faire. Nous avions établi un programme qui n'était qu'un canevas, la météo et les imprévus décidant du déroulement réel des étapes. Notre départ s'est effectué sous un ciel très clément. Le premier jour nous avons rallié la Slovénie via l'Italie où nous avons déjeuné à Padoue après un vol le long de la côte de Nice à Gênes, à travers les Apennins et au dessus de la plaine du Pô. Après cette escale nous avons rejoint le cordon lagunaire de Venise et savouré le transit le long des îles et notamment celle du Lido où l'aérodrome de San Nicolo nous tendait sa piste. Ce sera pour un autre voyage…Nous avons longé la côte à basse hauteur jusqu'à Trieste avant de monter afin de franchir les reliefs verdoyants de la Slovénie. Les échanges radio avec Lubjana ont été l'occasion de sympathiser avec le contrôleur qui était comme Nicolas un fidèle participant aux rencontres européennes de ski entre contrôleurs, les Golden Flight Level. Notre première étape a été un aérodrome AFIS, Ptuj (prononcez Ptouille), dans l'est du pays, avec une magnifique piste en herbe de 1000 mètres. La Slovénie faisant partie de l'espace Schengen, les formalités étaient réduites à leur plus simple expression. A savoir ici, à la présentation avec l'agent AFIS qui nous fit part de conseils et nous conduisit à notre auberge. La taxe d'atterrissage se limitant à 5 euros. Il nous a même été proposé de mettre l'avion à l'abri du hangar. La communauté aéronautique existe et il est des personnes qui savent recevoir…

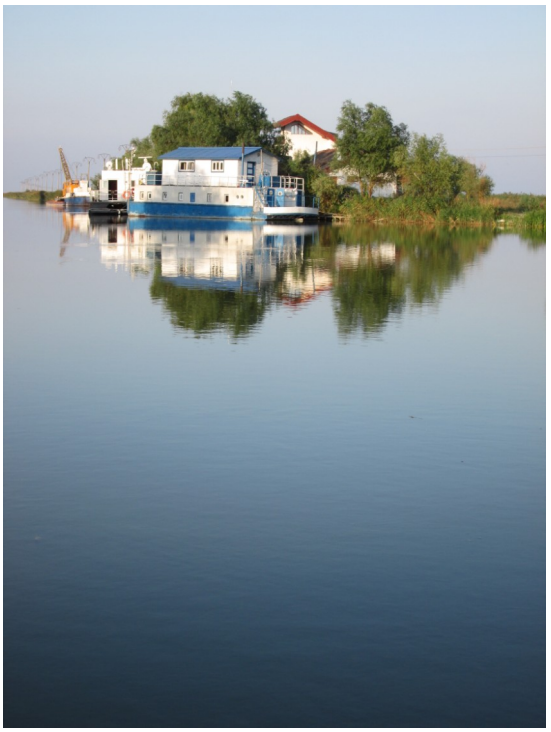
Survol des Carpates (Roumanie)
Le long de la frontière Ukrainienne

Le deuxième jour après une visite de la ville, la plus ancienne du pays, nous avons franchi une nouvelle frontière, celle de la Hongrie. Après le plus court vol de la semaine, 35 minutes, nous avons posé les roues du régent sur une ancienne base du bloc du pacte de Varsovie. En témoignent encore des bâtiments militaires ainsi que des abris anti bombardements utilisés dorénavant par quelques avions de tourisme aperçus là. Nous avons quitté l'aéroport de Balaton, au bord du lac du même nom, en voiture de location pour nous rendre à Heviz où nous nous sommes baignés dans un lac aux eaux chaudes et peuplées de nénuphars, puis avons rejoint la presqu'île de Tihany pour y passer la nuit.

Le lendemain, nous nous sommes dirigés vers l'est, en abandonnant notre projet de nous transformer en bratislaboys and girl, en raison d'une dégradation météo annoncée sur la Slovaquie. Nous avons alors traversé la Hongrie, pays sans relief aucun sur le trajet emprunté. Deux heures de vol nous séparaient de notre aéroport d'entrée en Rou-

manie. Nous quittions l'espace Schengen. A Satu Mare, au nord-ouest du pays, nous avons effectué les formalités de douane et de police, ainsi qu'un avitaillement au prix à peu près moyen sur tout le voyage de 3 euros le litre. Après une escale d'environ une heure nous avons poursuivi notre vol jusqu'au terrain privé de Fratauti (prononcez Frata-outch). Le vol nous a conduits au dessus des Carpates, magnifique massif montagneux, très peu exploité et encore sauvage, le long de la frontière ukrainienne durant une heure. A l'arrivée le propriétaire de ce petit aérodrome, Daniel Mitric, également agent AFIS à ses heures, nous a accueillis. S'en est suivi la visite de sa tour de contrôle, de son hangar, de ses avions et de son bureau de piste-caravane. L'aérodrome où s'est tenu un meeting de très bon niveau cet été (voir Youtube, meeting de Fratauti) est remarquable d'équipements pour sa taille: balisage diurne et nocturne !

Comme Daniel n'est pas seulement propriétaire d'aérodrome ou agent Savage (l'avion tout terrain) mais également concessionnaire automobile, après avoir garé notre avion, nous avons pu charger la voiture mise à notre disposition et avancée au pied de l'avion.



Delta du Danube

Nous pouvions alors découvrir pendant deux jours la région de la Bucovine dans la Moldavie roumaine. A la frontière ukrainienne, au nord-est de la Roumanie, s'étend cette région où l'on trouve de nombreux monastères et églises fortifiés et peints. Ces peintures exceptionnelles étaient un moyen de transmission et d'éducation de populations analphabètes réfugiées dans ces lieux lors des invasions ottomanes. Après notre voyage aérien nous avons réalisé un voyage dans le temps en découvrant une région essentiellement rurale où les travaux ne sont quasiment pas mécanisés.

Le cinquième jour nous avons quitté Fratauti pour Tulcéa dans le delta du Danube. Un vol de deux heures environ le long de la Moldavie, en contact avec Bucarest la plupart du temps, avant d'arriver seul avion sur un aéroport dont la pléthore d'employés désœuvrés n'avait encore jamais aperçu d'avion français. Suivant les conseils de notre chauffeur de taxi nous avons rejoint un embarcadère d'où un bateau taxi nous a menés dans un complexe balnéaire entre delta du Danube et Mer Noire, Gura Portitei. Le site était propice à la baignade, à l'observation d'oiseaux et à la dégustation de poissons.

C'est le sixième jour après 2 heures 30 passées à l'aéroport de Tulcéa à satisfaire patiemment à toutes les formalités, que nous avons quitté la Roumanie. Le vol nous a menés le long de la côte de la Mer Noire, au dessus de Constanta ainsi que de Varna en Bulgarie, avant d'atterrir sur la piste de 3000 mètres de long de l'aéroport de Corlu, prononcez Tchorlou. A l'arrivée, Adnan nous a permis de simplifier les formalités ainsi que de réduire considérablement le prix des services. Il y a toujours avantage à profiter de l'expérience locale !

Istanbul

L'aéroport se trouvant à une centaine de kilomètres de la mégapole d'Istanbul nous avons passé notre première nuit dans la ville voisine avant de rejoindre le lendemain l'ancienne Constantinople. C'est là que nous avons retrouvé le deuxième équipage à qui nous confiions les clés et les documents du régent F-GULL, ainsi que nos impressions et nos aventures vécues.

Quelques chiffres et infos de l'aller.

- Pays survolés : France, Monaco, Italie, Slovénie, Hongrie, Roumanie, Bulgarie et Turquie.
- Dates du voyage : du 7 au 13 septembre.
- Distance parcourue : 1300 nautiques.
- Temps de vol : 13 heures.

Frederic SARKISSIAN
Stéphanie NAUDAN
Photos: Equipage du voyage

Baptême

« Tonton Lolo » - F-GNZY

Le 27 Septembre dernier a eu lieu à l'aéroclub l'inauguration du F-GNZY, nouvel avion de l'ANEG. Pour les absents, voici le texte de Frédéric SARKISSIAN, en présence de la sœur de 'Lolo'.

« Bonjour à toutes et à tous,

Bienvenue et merci d'être venus pour accueillir au sein de notre flotte ce nouvel avion : le F-GNZY, anciennement F-ONZY.

Vous vous demandez peut être pourquoi nous nous sommes réunis autour de cet avion là. Pour comprendre, il convient de raconter un peu l'histoire qui l'a conduit jusqu'ici.

Comme certains le savent déjà, cet avion appartenait à un de mes plus proches amis, Laurent Grasset qui nous a quittés en février, cette année.

Laurent, ou plutôt Lolo ou Tonton Lolo, était un être « extra-ordinaire » au sens premier du terme. Il a marqué toutes les personnes qui ont croisé son chemin, grâce à sa bonne humeur, sa générosité, son humour (pas toujours du meilleur goût, mais avec lui tout ou presque passait) et sa bonhomie. C'était un personnage !

Lolo savait profiter des petits bonheurs de la vie et savait aussi créer de grands bonheurs afin de les partager.
Parmi tous les plaisirs et la joie qu'il pouvait dispenser, il y a eu le magnifique cadeau, et le grand honneur qu'il m'a fait il y a deux ans lorsqu'il m'a demandé si j'avais envie de l'accompagner dans le convoyage du FONZY de Pointe à Pitre à New York. Je lui ai simplement répondu : on part quand ? J'étais comblé.

Fred et la sœur de 'Lolo' (Géraldine RACT) devant le F-GNZY

Lolo offrait naturellement. Sa manière d'accueillir c'était les bras ouverts. Son humour, il le dispensait en toutes circonstances, y compris dans les échanges radio comme pilote ou comme contrôleur ou les deux en même temps lorsqu'il improvisait des canulars en se faisant passer pour le contrôleur au dessus du Sénégal ou dans le Périgord. Nous sommes un certain nombre à en avoir été des victimes amusées.

Il était très facétieux y compris dans le choix des noms. Il affublait ses amis de surnoms fleuris, moi c'était p'tit gris. Gros Denis et Félicien tête de chien ne me contrediront pas ! Il en a fait de même avec ses avions.

S'étant installé aux Antilles, afin de voler sur de belles machines et comme l'on est jamais mieux servi que par soi-même, il s'est rendu aux Etats-Unis afin d'y acheter ses avions.
A 4 reprises, les avions immatriculés en N, aux Etats-Unis, étaient gratifiés lors de leur francisation en outre-mer d'une immatriculation commençant par F-O. Laurent négociait chaque fois le nom de baptême de ses machines. Il y a eu ainsi le F-ONDU, parce que « raclette » ne faisait pas une immatriculation, puis F-ONDA pour faire petite sœur du F-ONDU et F-OOOO que seul Salvador Dali aurait su prononcer correctement.
Ces avions ont été à chaque fois revendus à l'aéroclub de l'aviation civile de Guadeloupe et continuent de faire le bonheur des pilotes antillais.

Puis est venu le Piper Archer III, N 2035, qui a fait son premier vol le 13 octobre 2002 à Vero Beach en Floride et que Lolo a acheté en avril 2011. Il en a pris livraison en mai 2011 à Indian River pour le convoyer comme les autres vers les Antilles, où il est devenu le F-ONZY.

Quand en 2012, Lolo a été affecté à Toulouse, c'est tout naturellement qu'après des vols réalisés sur presque tous les continents, il a décidé d'organiser le voyage de F-ONZY pour qu'il coule des jours heureux de l'autre coté de l'Atlantique. Nous avons parcourus 3 000 nautiques en 30 heures pour rejoindre New York, sur une dizaine de jours en profitant autant que possibles des étapes, notamment aux Bahamas.

Lolo a poursuivi jusqu'à Montréal avec notre troisième acolyte, Thierry Fehr, puis avec Denis Gérin via le Groenland où

Lolo dit avoir terminé le plus beau vol de sa carrière de pilote. Le voyage s'est achevé à Toulouse au terme d'un parcours de 73 heures et 8 000 nautiques.

Arrivé en métropole, F-ONZY est devenu F-GNZY et a été exploité (dans tous les sens du terme !) par une école de pilotage au pied des Pyrénées.
A la disparition de Lolo, sa famille a décidé de vendre le ZY au moment même où l'ANEG cherchait à renouveler une partie de sa flotte. C'est ainsi que depuis le mois de juin, le ZY a comme nouvelle maison l'aérodrome des Milles et comme cour de récréation le ciel de Provence.

Je pense que maintenant vous comprenez que Lolo n'était pas n'importe qui et que le ZY n'est pas n'importe quel avion.
C'est afin de rendre hommage à Laurent que nous avons décidé de baptiser son avion « Tonton Lolo », comme ses amis avaient l'habitude de l'appeler.

Je vous remercie tous pour votre présence ce soir. Je suis certain que Lolo aurait aimé ça : des amis rassemblés, de la convivialité, autour d'un avion. Il ne manque plus qu'une bonne tartiflette ou bien une bonne raclette ! »

Frédéric SARKISSIAN
Photos: Georges KOUYOUMONTZAKIS & Frédéric SARKISSIAN

Sécurité

Cours Facteurs Humains

Environ 70 % des accidents ont pour cause l'équipage ! Nous pourrions en déduire que : Pilotes = Insécurité

Le problème est plus complexe : l'adaptation humaine, les progrès des sciences humaines, l'interface homme-machine sont autant de paramètres qui prennent en compte la nature humaine afin d'améliorer la sécurité des vols.

Il faut connaître : nos qualités, nos défauts, nos possibilités, nos limites. C'est l'objectif des cours de Facteurs Humains "FH" :

Etre capable de comprendre l'origine des erreurs, d'identifier et d'éviter les situations pouvant potentiellement générer des erreurs dans le cadre de notre activité.
Permettre au pilote d'améliorer la prise de conscience de ses limites physiologiques et psychologiques et d'augmenter la fiabilité et la sécurité des tâches effectuées.

Ces connaissances permettent la prise de conscience par les pilotes du paramètre Facteurs Humains dans notre activité de pilote. Elle répondent à une nécessité REGLEMENTAIRE et SECURITAIRE.

Réglementaire, car introduit, depuis la fin du siècle dernier, dans les examens de membre de conduite des aéronefs, mais aussi impose des recyclages annuels aux pilotes professionnels.
Notre sécurité et celle de nos passagers mérite que nous prenions en compte, sérieusement cet aspect de notre activité.

C'est pourquoi :
Dans le cadre des cours dispensés aux élèves qui préparent le PPL théorique, un cours dispensé par votre serviteur, aura lieu à L'ACAM les jeudis 20 et 27 novembre 2014 de 19h00 **précise** à 21h00 *aussi précis que possible.*
Ces cours, comme tous les autres, sont ouverts à tous les membres de l'aéroclub. Confirmation et détails des cours sur Aerogest.

Je vous engage à y assister.

En attente de vos REX, bons vols à tous, et espère vous voir nombreux le 20 novembre prochain.

Patrick ELKAN

Infos Club

Important - Permanences

Comme il a été indiqué lors de notre dernière assemblée générale, le club souhaite mettre en place un système encourageant ses membres à assurer des permanences les dimanches et jours fériés.
L'appel au volontariat n'ayant pas permis d'obtenir le résultat escompté, nous avons décidé de désigner deux personnes (un élève et un pilote breveté) par demi-journée de permanence à assurer.

Le nom des personnes désignées sera mentionné dans Aérogest. Vous recevrez ainsi un courriel vous indiquant à quelle date le club et ses adhérents comptent sur vous. En cas d'indisponibilité, il vous appartiendra de vous rapprocher d'une autre personne du club afin de vous faire remplacer (dans ce cas, merci de nous en informer - acam@aeroclub-acam.org).

Ces permanences ont principalement pour objet d'assurer une présence au sein du club afin, notamment, de renseigner les personnes intéressées, sur place, comme au téléphone, mais aussi de participer à la vie du club en effectuant de petites tâches courantes, laissées à votre appréciation.

Le conseil d'administration ainsi que l'administrateur d'astreinte le jour de votre permanence se tiennent à votre disposition pour toute question.

Au delà de ce que représente la présence de pilotes au sein du club dans des moments où notre secrétaire est absente, nous espérons également créer ainsi une plus grande cohésion entre nos membres et faciliter le partage et les rencontres.

Le Conseil d'administration de l'ACAM

Infos Club

BBQ de rentrée

Le barbecue de la rentrée de l'ACAM s'est tenu le Samedi 04 Octobre, après le barbecue de rencontre organisé par les élèves avant les vacances d'été. C'est sous un ciel bleu azur et un soleil magnifique que nous nous sommes retrouvés à partir de 11h30 pour partager ensemble un déjeuner joyeux et convivial.

Sur le principe du BYO australien (« Bring Your Own » ou amenez ce que vous mangerez) chacun a apporté ses grillades et officié le BBQ (barbecue). Stéphanie (NAUDAN) ayant fait le reste en mettant les petits plats dans les grands pour le bonheur de tous. L'ensemble rythmé par la volonté et la bonne humeur des adhérents.

Les échanges ont été nombreux et intéressants. Un belle occasion de se rencontrer, de faire plus ample connaissance et de développer des projets de vols futurs.

Vivement le prochain rassemblement (soirée Châtaignes le Samedi 15 Novembre) !

Bastien LATGE
Photo: Charlotte LATGE

Reprise des Apéros Mensuels

C'est reparti ! Chaque premier Jeudi du mois, à partir de 18h30, l'ACAM organisera une rencontre autour d'un verre. C'est une occasion de plus qui vous est donnée de participer à la vie du club, faire de nouvelles rencontres, de préparer les ensemble les vols clubs des prochains mois et pour les nouveaux adhérents de se présenter.

Roxanne PINCE a repris les commandes plein gaz, après quelques mois d'absence.

Infos sur Aerogest. A bientôt !

Modernisation de l'Aéroclub : un grand plus pour le fonctionnement du Club !

Voilà déjà trois ans que le club a décidé de se doter d'un nouveau système d'information pour sa gestion. Il est possible maintenant d'en tirer un premier bilan.

Ce que nous avons fait depuis 3 ans.

- Nous sommes partis d'un ensemble de logiciels hétérogènes, dont AERO21, OPENFLYERS, CIEL pour aboutir à un système de gestion intégré, AEROGEST (Club et Résa). Ceci nous a pris une année de préparation, une bascule et 6 mois pour stabiliser le système, avec une équipe de bénévoles de 6 personnes plus la secrétaire.
- Nous en avons profité pour élaborer nos procédures internes de référence, ce qui a permis de grandement faciliter le passage des informations lors du changement de secrétaire fin 2013.
- Le système de réservation permet désormais de consulter à distance son compte pilote et son carnet de vol ACAM. Il a été fortement amélioré pour faciliter la prise de réservation ou le changement de créneaux.
- La mise en place d'un nouveau site Web avec une partie privée dont les comptes utilisateurs sont synchronisés avec AEROGEST. Ce site permet également désormais de diffuser la lettre d'information ACAM-Infos.
- La mise en place d'un affichage TV qui diffuse en permanence la situation des avions, en alternance depuis peu avec la situation des réservations. C'est un bon outil de communication au Club.
- La mise en place d'une caméra qui prend des photos pour surveiller la fermeture du hangar.

Situation des avions sur la TV du club

Vérification de la fermeture du hangar

Quelques apports significatifs du nouveau système de gestion.

Nous sommes sur de **vrais** gains constatés pour le club.

- Une fiabilisation des données et de la comptabilité. Les vols sont désormais validés très rapidement par le secrétariat et le chef-pilote. Les corrections qui prenaient 3 mois auparavant, sont quasiment effectuées dans la semaine. Il existe très peu d'erreurs de saisie, même si quelques pilotes oublient parfois de rentrer un vol…
- Une décentralisation des fonctions dont plusieurs sont prises en charge par les membres bénévoles (saisie sécurisées des vols, sortie de statistiques, gestion de la maintenance, etc.)
- Un fonctionnement optimisé du Club, dont l'activité est structurée autour de son système de gestion. Cela a permis l'optimisation des ressources internes, la réduction de consommables, la généralisation de l'utilisation de docu-

ments électroniques pour communiquer en interne et en externe.

- Des échanges plus fluides et mieux suivis avec les fournisseurs (Essencier, Banques, CCI, ateliers mécaniques, etc.) et partenaires (ANEG, FFA, …)

Chaque mois, le système d'information s'améliore. Comme exemples :

- Nouvelle version de la réservation qui permet maintenant sur PC, tablettes et smartphones, de réserver et modifier ses réservations plus facilement
- La mise en place du système de gestion de la sécurité, pour déclarer de manière anonyme ou non les retours d'expérience en vol ou au sol.

Ce que nous projetons de faire dans le futur proche

Grâce notamment aux dons de logiciels (par MICROSOFT et d'autres éditeurs) aux associations comme les nôtres :

- La mise en place d'un nouveau serveur moderne sécurisé, qui permettra à certains conseillers de se connecter à distance de manière plus sure et confortable
- La standardisation des postes de travail en migrant vers les dernières versions de Windows.
- Nous pensons à l'introduction progressive de nouveaux moyens de paiement comme le prélèvement ou la carte (il est déjà possible de payer par virement, voir l'espace membre sur le site Web). Chacun pourra choisir à sa convenance.
- La mise en place d'un logiciel de suivi de progression des stagiaires élèves.

Des bonnes pratiques à appliquer !

Toutes les actions menées ne seraient rien sans leur appropriation par chaque membre du Club. Pour cela, nous souhaitons respecter et protéger les données et la vie privée de chacun. Chacun peut participer en appliquant ces bonnes pratiques :

- ***Changer régulièrement son mot de passe*** : au moins une fois par an. Ceci s'effectue au club sur le menu PILOTE sur AEROGEST-CLUB. Ne communiquer son code à personne.
- Fournir une ***adresse mail valide***. Indiquer au secrétariat tout changement de coordonnées (nom, adresse, …).
- Envoyer par mail une copie numérique des certificats de visite médicale et des licences SEP (PPL, CPL, FI).
- Utiliser régulièrement le site Web, notamment pour la préparation des vols et la récupération des derniers documents. Fournir via le site Web de bonnes idées d'amélioration.

Dans les associations aussi, l'économie numérique est en marche ! Sachons en profiter pour améliorer la sécurité des vols et la facilité d'utilisation de notre association, pour le plus grand plaisir de tous.

Robert FARGIER

Sortie Club (16 Novembre): Le Puy-Loudes

Alain Faure propose la prochaine sortie club le 16 Novembre 2014 en direction de Le Puy, avec déjeuner sur place et visite de Loudes. 3 Avions ont été réservés à cet effet : LL, AM et RU

Le voyage sera ponctué par des escales à **Aubenas** à l'aller et à **Valréas** au retour. Cela permettra un changement de pilote.

Le briefing aura lieu la semaine du 10 Novembre (date à définir).

Inscriptions et renseignements auprès de Stéphanie (stephanienaudan@yahoo.fr)

Infos Club

Rendez-vous , évènements...

Voyages, Vols & Animations

- **Samedi 15 Novembre** (à partir de 14h) : Après-midi entretien du club
- **Samedi 15 Novembre** (à partir de 18h) : Soirée Châtaignes (participation: 12€ - inscription auprès de Stéphanie)
- **Dimanche 16 Novembre** : Sortie club - Le Puy
- **Jeudi 04 Décembre**: Apéro mensuel à l'ACAM
- **Dimanche 14 Décembre** : Sortie club - Millau
- **Samedi 24 Janvier (19h)** : Soirée Icares - repas traiteur annuel au club pour fêter ensemble nos brevetés de l'année
- **Dimanche 25 Janvier** : Sortie club - destination à définir
- **Dimanche 15 Février** : Sortie club - destination à définir

Et toujours...

Pour les infos en temps réel:
- Notre page FACEBOOK
- et le site Web (www.aeroclub-acam.org)

Pour le suivi des annonces et les bulletins:
- ACAM-Infos dans vos boites électroniques

Pour les articles « Contact ! »:
- Bastien LATGE (bastien@latge.net)

Bravos... et... Bienvenue

Ils ont été lachés :

PERROTEY	Arthur	27/10/2014	LVS
FERHI	Laurent	22/07/2014	IAN

Ils ont obtenu leur BB :

MARTINEZ	Hugo	03/08/2014	LTD
MIRALLES	Pierre	21/08/2014	BNJ

Ils ont obtenu le PPL :

PONCINO	Remy	26/07/2014	KSN
GAUTHERIE	Lionel	18/08/2014	ELK
BEAUFRERE	Aurélien	21/08/2014	JGM
CAVALO	Frédéric	26/08/2014	BNJ
TUFFAL	Jean-Michel	28/08/2014	PAT

Félicitations !

Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :

GARCIN	Paul	EP	DESTEUQUE	Christophe	EP
FABRY	Arnold	EP	GENTIL	Jean-Marc	PPL
DEMIR	Ciat	EP	ALTCHE	Dominique	EP
SEREZAT	Guillaume	BB	DOMENEGHETTI AYARD	Nicole	EP
BENEDETTOT	Léandre	EP			

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Notre coefficient d'activité reste faible. Une heure de plus que vos prévisions cette année nous permettrait de mieux appréhender l'avenir...

Avions	Juillet	Aout	Sept.	Trim.	2014	Avions	Juillet	Aout	Sept.	Trim.	2014
ACAM						ANEG					
RU	97:28	57:37	68:00	223:05	**606:55**	AS	45:18	79:48	35:48	160:54	**336:50**
ZG	48:16	89:48	57:52	195:56	**567:38**	BD	5:56	0:17	0:00	6:13	**125:29**
LL	36:37	66:51	53:13	156:41	**333:01**	ZY	13:18	55:18	11:36	80:12	**80:12**
EH	44:10	31:11	23:13	98:34	**224:13**	NN	7:56	21:03	13:26	42:25	**110:23**
AM	23:25	38:11	43:59	105:35	**239:53**	**Total 2**	**72:28**	**156:26**	**60:50**	**289:44**	**652:54**
Total 1	**249:36**	**283:38**	**246:17**	**779:51**	**1971:40**	**Total Général**					

Juillet	Aout	Sept.	Trim.	2014
322:52	**440:04**	**307:07**	**1070:03**	**2544:22**