

ACAM

AÉRO - CLUB AIX - MARSEILLE

Editorial

Patrick Bourchet

Chers Acamiens,

C'est la rentrée.

Après le grand silence de l'été, l'avenir du terrain va sembler t'il se débloquer dans les deux mois qui viennent, comme la DGAC nous l'a dévoilé le 28 août. (voir page 2) . Dans l'urgence, il faut mettre en place un contrôle civil de l'aérodrome – dès le 1^{er} septembre ce sera 2 jours contrôlés, 2 jours en auto info (calendrier page 12) – et redéfinir le statut et les limites de la zone (CTR de classe D ?), le tour de piste (sens et altitude), les trajectoires d'arrivée et de départ, en tenant compte des impératifs de sécurité, de nos besoins et aussi des nuisances sonores.

Parmi les nouveautés de la rentrée, la société ASERT qui entretient nos avions, nous a annoncé son intention d'arrêter ses activités, en attendant la construction possible de son hangar sur l'aérodrome.

Il nous faut, soit trouver une autre entreprise, mais celles ci sont peu nombreuses et éloignées, soit créer notre propre unité d'entretien. La tâche n'est pas mince : recruter un mécanicien, acquérir l'outillage nécessaire et, obtenir l'agrément.

Avec la rentrée, les diverses activités « vol » continuent, et les activités « sol » reprennent avec les cours théoriques, et les rencontres conviviales auxquelles j'espère vous voir participer nombreux.

Prochain rendez-vous : samedi 22 septembre à 12h22.

A bientôt, et bons vols. +



Depuis plusieurs mois, nous sommes, ainsi que d'autres utilisateurs du terrain, l'objet d'attaques virulentes de la part d'associations de riverains, au motif que nos petits avions font du bruit et nuisent à la tranquillité des habitants.

Développées, notamment pendant la dernière campagne des élections municipales, à grand renfort de tracts et d'articles de presse, ces attaques sont aujourd'hui relayées, sous d'autres formes, par certains élus municipaux qui voudraient que cessent purement et simplement nos activités et souhaiteraient la fermeture de l'aérodrome après le départ des militaires ! (1)

Ne nous y trompons pas : ces menaces sont sérieuses, et nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls en France dans la ligne de mire : Annecy, Colmar...

Nous avons jusqu'à présent refusé de répondre dans les médias pour ne pas alimenter une polémique stérile et sans issue. Nous persisterons dans cette attitude.

Cependant, nous ne restons pas inactifs face à ces attaques, et diverses actions ont été entreprises.

Nous pensons qu'une action commune de tous les utilisateurs du terrain est possible et nécessaire, car si nous sommes les premiers visés nous n'en sommes pas moins tous concernés. (AéroClubs, Para Club, Entreprises diverses, Sécurité civile...) Des contacts et réunions ont déjà eu lieu, d'autres sont en cours. Une réunion, à ce sujet, entre les usagers et la DGAC s'est tenue le 28 août.

Nous voulons que toutes les questions concernant le fonctionnement du terrain soient abordées, sans exclusive et sans a priori, avec l'ensemble des parties concernées, mais dans la concertation et le respect des uns et des autres. Une instance existe pour cela : la Commission Consultative de l'Environnement placée sous l'autorité du Préfet. Nous avons demandé sa convocation. Nous sommes prêts à étudier diverses mesures, notamment avec la DGAC, et à nous engager sur une éventuelle charte de bon voisinage. Mais il va de soi qu'un tel engagement ne saurait être unilatéral et qu'il appelle, en contrepartie, des garanties quant à la pérennité de nos activités aéronautiques.

Notre position est claire : nous voulons le dialogue et la transparence.

A cet égard l'attitude de nos détracteurs appelle quand même quelques remarques :

Alors qu'aucun représentant de riverains n'avait au préalable demandé à nous rencontrer, ni à ce que la commission soit réunie, nous avons subi des attaques très violentes accompagnées de tentatives d'intimidation (menaces anonymes par téléphone ou fax, insultes « taguées » sur les locaux, pneus crevés, clous sous les pneus...)

Si elles ne nous impressionnent pas, ces méthodes de voyous n'en sont pas moins intolérables, et 3 plaintes ont été déposées auprès de la police.

Par ailleurs, les instigateurs de cette campagne semblent oublier un peu vite certaines réalités.

A commencer par le fait que l'aérodrome existe depuis très longtemps (l'ACAM a été fondé en 1945 !) Et que les habitations alentour sont pour la plupart bien postérieures. Qui a autorisé leur construction à proximité de l'aérodrome ?

On peut à ce sujet, s'étonner du projet évoqué actuellement de construire un établissement d'enseignement universitaire (l'IUFM) sur une partie du terrain libéré par l'armée à côté de la piste. Si ce projet aboutit, et que les étudiants et enseignants se plaignent du bruit des avions, ce sera encore la faute des aéroclubs ? Que chacun assume ses responsabilités !

Ils oublient que les aéroclubs sont la plus importante école de formation initiale des pilotes professionnels. La plupart des pilotes de lignes sont passés par-là, ainsi que de nombreux pilotes militaires. Ils permettent également l'entraînement au pilotage des contrôleurs de la navigation aérienne. Un des plus grands centres de contrôle du pays est précisément situé à Aix en Provence. Ou devront-ils aller s'entraîner ?

Ils oublient aussi que le terrain d'Aix est une des bases d'approvisionnement en produit retardant des Trackers et Fokker de la Sécurité Civile pour la lutte contre les incendies. Leurs pilotes viennent s'y entraîner.

Enfin, à une époque où l'aviation d'affaire se développe fortement, on s'étonne que l'existence du terrain d'Aix les Milles, jouxtant la zone d'activité et à 10 minutes de la future technopole de l'Arbois ne soit pas, au contraire, mise en valeur comme un atout supplémentaire pour attirer de grandes entreprises.

Mais peut-être est-ce là où le bât blesse, car la situation privilégiée de cet espace peut aussi faire naître d'autres appétits. Nous sommes à cet égard instruits par l'expérience des autres : aujourd'hui Guyancourt a disparu sous les constructions et les projets d'Annecy et Colmar ne nous rassurent pas.

La lutte contre le bruit, aussi nécessaire soit-elle, pourrait bien, ici aussi, n'être que le cache-sexe « écologique » de futurs vastes projets d'urbanisation qui, s'ils se réalisaient, pourraient bien faire regretter à certains, le temps où à Aix nos petits avions volaient. +

(1) Madame le Maire d'Aix, présidente de la communauté de communes du pays d'Aix, et Monsieur le Maire de Ventabren, vice-président, ont chacun publié un arrêté interdisant aux avions des Aéroclubs le survol de leurs communes !

La DGAC considère ces arrêtés illégaux et a déposé un recours en annulation.

Réunion des usagers avec la DGAC le 28 août

Au cours de cette réunion, divers points ont été abordés, y compris la question des relations avec les riverains. Monsieur Susini, adjoint au maire d'Aix en Provence, invité par la DGAC était présent. Les associations de riverains n'avaient pas été invitées, mais quelques-unes étaient présentes comme observateurs. La DGAC s'est engagée à les rencontrer avec un projet de modification des trajectoires, approche et tour de piste. Un petit groupe d'« experts » représentant les usagers doit se réunir le 5 septembre avec la DGAC pour préciser ces modifications qui doivent être définitivement arrêtées fin novembre pour être transmises au SIA et entrer en vigueur en avril 2002.

Il semble que les diverses parties concernées souhaitent actuellement ouvrir le dialogue et traiter sérieusement les problèmes en tenant compte des intérêts des uns et des autres. C'est ce que nous souhaitons. La Commission Consultative pour l'Environnement devrait également être réunie, mais cela demandera un peu de temps car il faut la reconstituer, celle-ci ne s'étant pas réunie depuis 1991 !

Dans l'immédiat, il va de soi que chacun d'entre nous, qu'il soit pilote, élève ou instructeur, devra en toutes circonstances, veiller particulièrement au respect des circuits de piste et d'approche en vigueur. +

Au delà du Tour de Piste...

Le vol en montagne

Henri Mercier

Qu'est-ce que c'est ?

Ce n'est que dans les années 60, que quelques pilotes astucieux vivant dans un environnement de montagne, ont réalisé qu'il ne fallait pas chercher, pour atterrir et décoller en montagne des terrains plats et d'une longueur suffisante, comme en plaine.

D'autant qu'en fonction de l'altitude, cette longueur nécessaire, pouvait devenir prohibitive, et même introuvable, mais, qu'en utilisant « l'effet de pente », donc la pesanteur, on peut se satisfaire de pistes réduites aussi bien sur roues que sur skis.

Pour préciser un peu, on a constaté que pour un avion de quelques centaines de kilos à vide, tels que ceux que nous utilisons en aéro-club ou à titre privé, la longueur de roulement nécessaire au décollage à l'altitude considérée, est à multiplier par 0,6 pour une pente de 6%, par 0,32 pour 20% de pente.

C'est le Suisse Herman GEIGER qui mis au point la méthode. Il l'a enseignée à Henri GIRAUD, Marcel COLLOT, Michel ZIEGLER et d'autres pilotes qui l'ont développée en France.

Les aérodromes de montagne

Plus d'une soixantaine de pistes ont été ouvertes en France, essentiellement dans les Alpes et les Pyrénées, mais aussi dans le Massif Central le Jura et autres régions.

Elles sont d'une grande diversité :

- de longueur de 150 à plus de 600 mètres,
- de pente allant jusqu'à 30%
- leurs profils sont plus ou moins rectilignes, concaves ou convexes, avec des changements de pente
- leur environnement, leur état de sol sont également très divers
- leur altitude est comprise entre 2000 et plus de 10.000 pieds
- leur aérologie peut être très complexe, et surtout changeante.

Quand à leur statut on distingue :

- les Altiports
- les Altisurfaces (éventuellement enneigées : glaciers)
- les Aérodromes privés à caractéristiques d'altisurface.

La navigation en montagne

Bien sûr, comme il n'est pas question de voler toujours au dessus du relief avec une hauteur de sécurité confortable, mais bien de « voler en montagne », donc le plus souvent nettement plus bas que les reliefs environnants, il faut oublier les aides à la navigation habituelles, Radio Compas, VOR, GPS etc... Il faut naviguer « à vue » et surtout regarder dehors en permanence avec une grande vigilance. Il faut, bien sûr, chercher à comprendre et exploiter l'aérologie, pour éviter de se retrouver en situation inconfortable, voire dangereuse, dans les déplacements et les approches.

Il y a quelques grands principes qu'il faut bien connaître et toujours respecter, pour les évolutions en vallée, les franchissements des cols et des crêtes, et les repérages des terrains.



H. Mercier avec BX à N.D. de la Salette

Le pilotage en montagne

Il demande beaucoup de maîtrise et de précision.

Tout pilote comprendra que s'il n'est pas grave ni lourd de conséquences de prendre contact avec la piste à quelques dizaines, ou même centaines de mètres près à LFMA, cela deviendrait catastrophique à l'atterrissage sur une piste de moins de 200 mètres.

La qualité et la précision de l'atterrissage étant toujours conditionnées par celles de l'approche, il sera indispensable de bien maîtriser celle ci, malgré les perturbations aérologiques parfois très brutales. Il est essentiel de conduire l'approche pour arriver en courte finale dans le bon plan et à la bonne vitesse. La remise des gaz étant IMPOSSIBLE dans la plupart des cas.

Le vol en montagne est considéré par les pilotes qui le pratiquent, comme une activité spécifique et passionnante, qui est la plus extraordinaire école de perfectionnement au pilotage qui existe, que l'on soit PPL, pilote de ligne ou pilote de Mirage 2000.

Les avions utilisables en montagne

Tous les types d'avions existant dans nos aéro-clubs sont utilisables en montagne. Tout au moins sur les altiports pour les moins « rustiques » d'entre eux.

J'ai, personnellement, piloté en montagne avec atterrissages et décollages 38 types d'avions différents,

du moto-planeur RF3 ou RF9 au TB 20 en passant par tous les monomoteurs de type Jodel, tous les Robins, les Cessna, les Piper, les Rallyes et TB, les Wasmer, et avions de construction amateur, plus Gardan, Cap 10, Maute Huski, Rockwel, MCR 01 etc...de puissance comprise entre 65 et 300 CV.

J'ai vu atterrir, à Courchevel notamment, plusieurs types de bimoteur et même un quadrimoteur D 47.

J'ai même vu posé à Meribel un TBM 700, mais le pilote, pas assez entraîné à la montagne, ayant plus ou moins raté son coup, l'avion est reparti...démonté, par la route !

Les qualifications et autorisations nécessaires

Pour chaque altiport (il y en a actuellement 7 en France), il faut une qualification de site. Celle ci, mentionnée sur le carnet de vol, est à renouveler si on n'utilise pas l'altiport pendant 6 mois.

Pour les altisurfaces il faut être titulaire de la « qualification montagne » délivrée par un examinateur désigné par la DGAC, après une formation plus ou moins longue assurée par un instructeur montagne.

Cette qualification montagne doit comporter « l'extension neige » pour pouvoir atterrir et décoller sur skis.

Pour les Aérodromes privés à caractéristiques d'altisurface, il faut en plus de la qualification montagne, l'autorisation du propriétaire de l'aérodrome.

Les pilotes de montagne

Ils sont environ 400 en France, de niveau d'expérience aéronautique très divers

Le dernier que j'ai formé, au mois de Juin de cette année, a été Commandant de Bord à Air France sur B 747 et Concorde, avec quelques 20.000 heures de vol, instructeur planeur et instructeur FI, FE, mais aussi propriétaire d'un Mousquetaire.

Henri GIRAUD, notre pape, pionnier et grand maître des pilotes de montagne français, créateur de nombreux altiports et altisurfaces, l'homme aux 45.000 heures de vol dont plus de 30.000 en montagne, disait et écrivait :

« il y a la même différence entre un pilote de plaine et un pilote de montagne, qu'entre un mouton et un chamois. Quoique ayant tous deux quatre pattes et deux oreilles, ce sont des animaux, de par leur biotope, très différents dans leurs aptitudes et leurs comportements. »

Pour bien voler et atterrir en montagne, il vaut mieux bien sûr avoir des notions solides de pilotage. Et, à partir de là, être convaincu que ce n'est pas difficile, mais différent.



Rassemblement dans le val d'Aoste

L'aviation de montagne est une chose sérieuse

Quand le mouvement est donné, il n'y a pas de repentir possible. Il est donc très important, avant de décoller ou d'atterrir, de bien situer l'influence de chaque paramètre, qui aujourd'hui peuvent tous s'additionner en votre faveur, et demain se retourner contre vous. Et surtout, il ne faut pas hésiter à renoncer, si les conditions paraissent défavorables.

Chaque décollage et atterrissage en altitude est donc un cas particulier, plein de pièges pour le profane. En effet, le poids de l'avion et des passagers, la micro aérologie du moment, la qualité de la neige ou du sol, le pourcentage de la pente, la forme, les dimensions des aérodromes, sont très variables. Chacune des opérations suivantes, la reconnaissance, l'approche, l'impact et l'arrêt, mettent en œuvre une somme de connaissances particulières, d'expérience et de sang froid.

« Il y a dans le vol en montagne, les mêmes subtilités que dans la musique ou les lettres... »

Et il est bien vrai que le vol en montagne n'est jamais monotone, jamais lassant, et, que de splendeurs dans les paysages de montagne !

La fraternité et la convivialité entre pilotes de montagne, Français, Suisses, Italiens, Espagnols, est exceptionnelle.

D'autres instructeurs de l'ACAM sont qualifiés montagne : Patrick BOURCHET, Raymond DELAUNAY, Pierre PETRON ainsi que Daniel et Raymond RIPERT. Ils peuvent déjà assurer la formation de pilotes pour la qualification de site altiports, et, peut-être bientôt, dans une prochaine et nouvelle réglementation, des qualifications de site pour une ou deux altisurfaces. Et ils ont bien l'intention d'obtenir la qualification « Instructeur montagne ».

Alors l'ACAM pourra développer cette activité aéronautique merveilleuse, et permettre à ses pilotes de devenir des chamois, ou plutôt, des « Aigles ». +

Formé par Marcel COLLOT, Henri MERCIER pratique le vol montagne depuis près de 30 ans. Il obtient la qualification montagne en 1973 puis devient instructeur montagne en 1978.

Il a formé au vol montagne quelques dizaines de pilotes à l'ACAM et dans d'autres clubs de la région

Sur un total de 16.000 heures de vol, il en a effectué 3000 en montagne dont 1600 sur BX .

Henri est instructeur à l'ACAM depuis 1974. +

Vol de nuit

Un vol de nuit a eu lieu durant la nuit du 4 au 5 août, avec départ et arrivée de jour à Aix les Milles. Nous publions le compte rendu de cette nuit tel qu'il est paru sur le site internet « les mille pilotes » (<http://fr.groups.yahoo.com/group/millepilotes>). Une opération à renouveler...quand les nuits redeviendront courtes.

Par un temps magnifique et 10 à 20 kts de vent, les deux PA 28 EH et BD, ainsi que le C172 FN décollent (de jour) d'Aix à 21h30 avec 9 pilotes et trois instructeurs à bord. Escala qui à Valence qui à Aubenas puis retrouvailles à Marseille vers 1h du matin. Après le plein des appareils, c'est au tour des pilotes de se restaurer (café, pizza) dans les locaux de l' Aéro-club de Marseille Provence aimablement prêtés pour la nuit. Un grand merci à son Président en passant.

Re-décollage sur les coups de 3 h du matin qui vers Perpignan, qui vers Montpellier.

C'est à 6h04 que, de retour, le premier appareil, le FN, passera verticale tour Marseille Provence, soit en fin de nuit pour un atterrissage de jour à Aix. Suivaient à 15 minutes les deux PA 28, dont les passagers purent admirer un magnifique lever du soleil. Pour un total de 6h de vol par appareil.

A noter la participation de notre très récente brevetée Amina ABBOU et de Jeremy RECIF, élève avec 25h de vol, dont la prestation a été remarquable ! +

Nous avons demandé à Amina et Jeremy leurs impressions après cette première en vol de nuit :

Amina :

C'est une expérience formidable.

Avec EH nous sommes allés vers Aubenas. La nuit était magnifique et très claire avec la lune éclairant le paysage. C'était très beau.

A l'arrivée, première surprise : la piste qui s'illumine commandée depuis l'avion, et, deuxième surprise, le bar restaurant ouvert exceptionnellement et un petit café bienvenu car il faisait un peu frais.

Après le retour et le repos à Marseille, départ vers Perpignan. En place pilote, les choses se sont un peu compliquées pour moi. Je n'avais jamais piloté de nuit, mais en plus c'était la première fois que je pilotais EH...cela fait beaucoup en une seule fois ! Mais quel vol magnifique en longeant la côte et ses lumières. Nous eûmes même droit à des feux d'artifice ! C'était grandiose. Je suis rentrée épuisée, mais ravie. +

Jeremy :

Je suis parti dans le Cessna FN avec une équipe très sympa.

Le vol de nuit est très agréable et c'est très beau, surtout le côtier en revenant de Montpellier.

Ce qui m'a étonné à Valence c'est d'avoir un aéroport pour soi tout seul et la piste qui s'éclaire à la demande, c'est magique.

Pour le pilotage, je me suis assez vite adapté et pour aller à Valence, j'ai suivi l'autoroute. A l'atterrissage j'ai eu juste un petit peu plus d'appréhension que d'habitude.

Ça m'a vraiment beaucoup plu, et dès que je peux, je recommence... +

49^{ème} TOUR AÉRIEN DES JEUNES PILOTES

du 11 au 23 juillet 2001



Mon Tour de France

Xavier Grandchamp

Un jeune pilote de l'ANEG a participé au 49ème Tour de France Aérien des jeunes pilotes du 11 au 23 juillet.

Il nous raconte ici sa belle aventure.

Nous l'en remercions, et lui adressons bien sûr, toutes nos félicitations, ainsi qu'à tous ceux qui l'ont préparé et soutenu.

En espérant que son récit donnera des idées à d'autres jeunes pilotes de l'ACAM pour les prochaines années.

Le Tour de France commença en janvier, lorsque Bernard LACROIX, chef pilote de l'aéro-club du soleil m'en a parlé, et m'a encouragé à le faire. Le terrain du Castellet fermant, j'ai suivi l'équipe de l'ANEG et me suis inscrit à l'ACAM. Là, j'ai commencé ma préparation en vue des sélections avec Jean.Claude MILLET (instructeur qui m'a emmené au TT). On a d'abord travaillé la qualité des approches et des atterrissages, puis découverte des terrains de Nîmes et Valréas, tout en améliorant la lecture de carte.

Puis le 28 avril arrive, destination Carpentras. La plupart des concurrents sont là. Nous sommes une quinzaine. On mange un sandwich puis briefing : consignes, ordre des départs et navigation sont données. L'épreuve sera Carpentras, Valréas, Aubenas, Nîmes, Carpentras. (Tout bon Millet !). Après le briefing nous préparons notre LOG et les fiches de briefings (tout compte). L'heure du départ arrive, visite pré-vol, installation à bord, attente, démarrage, roulage, et enfin décollage. Le temps est superbe et il n'y a pas un brin d'air. A l'arrivée, épreuve de consommation, on a droit à une tolérance de plus ou moins 2 litres mais au-delà la sous estimation est plus pénalisante. Le soir après une bonne paella, on part se coucher à l'hôtel. Le lendemain matin, levé à 7h30 et épreuve de décollage et atterrissage à partir de 10h00. L'après midi épreuve théorique.

16h00, retour à Aix avant l'annonce des résultats. Pour assouvir mon impatience j'appelle pour connaître ma place ; j'apprends que je suis 7ème et qu'ils en prennent 6 ! Je serai donc remplaçant. Plus tard (beaucoup plus tard) j'apprendrai que je suis 3ème sur la liste d'attente nationale.

Le 2 Juillet, je reçois un courrier de la FNA destiné aux remplaçants. Je dois remplir un dossier et le renvoyer absolument avant le 10 Juillet. Connaissant les

problèmes avec la poste toulonnaise j'appelle la FNA pour les avertir des difficultés. Surprise, j'apprends que je suis sélectionné et qu'il vaudrait mieux tout faire pour l'envoyer avant le 10 Juillet.

La course contre la montre commence. J'appelle tout le monde et en particulier l'ACAM pour réserver le MB du 11 au 24. Catherine FRANÇON, la secrétaire, m'aidera dans mes démarches administratives, et je terminerai mon entraînement avec Arnaud ROSTAIN.

J'essaye de trouver un moyen sûr pour envoyer et faire arriver mon courrier avant le 10 juillet. Par l'intermédiaire d'amis nous parvenons à le faxer. Ça y est c'est fait.

En fait, pas vraiment, un problème m'oblige dans un premier temps à renoncer. Déception.

Finalement tout se règle et sous l'impulsion de Daniel MAITRE ROBERT et de l'ANEG, je prends la décision de participer au tour.

11 juillet : Bordeaux

Après une nuit mouvementée, j'arrive au terrain. La présence de Jacques DEDIEU me rassure et le vol jusqu'à Bordeaux se passe très bien. A l'arrivée, après avoir dit au revoir à Jacques, remise des numéros et autocollants des sponsors à positionner sur l'avion, ainsi que nos bayologs, sorte de mouchard qui permet de comparer notre navigation à celle prévue et qui contrôle notre tenue d'altitude ainsi que notre Vp. Puis briefing : présentation de l'épreuve, des commissaires ainsi que des consignes.

12 juillet : étape Dassault

Visite guidée de l'usine Dassault de Bordeaux-Mérignac et de ses chaînes d'assemblage des Falcon. Après s'en être mis plein les yeux, grâce à la présence de Mirages 2000 et de Rafales, c'est au tour du ventre : réception le soir même dans un des hangars. Dîner avec des pilotes d'essai ou ingénieur, ainsi que des cadres de l'entreprise. Mais le dîner ne dure pas car demain c'est la première épreuve.

13 juillet : Bordeaux - Albi

Après s'être levés trop tôt, on nous emmène sur l'aérodrome de Bordeaux où on nous présente la Nav du jour : zig zag entre Bordeaux et Albi, et on évite soigneusement de survoler tout repère caractéristique. Les points tournant quant à eux sont les minuscules points blancs de la carte au 1/500 000 (on va s'amuser !). Après le briefing Nav c'est l'ingénieur météo qui nous décrit avec brio la situation .Et c'est au tour des commissaires contrôleurs de nous expliquer les procédures de départ et d'arrivée : nous décollerons dans l'ordre des Vp décroissantes, chacun espacé de 3 minutes, et serons répartis en quatre groupes séparés de 10min.

14h00 décollage, virage vers le premier point tournant, jamais trouvé, ça commence bien, c'est pas grave on continue. Virage en direction du second, on se retrouve (il était temps). Pour le deuxième c'est ok, prise de cap et puis plus rien, aucun moyen de se repérer dans cette région de m....

Tout est pareil. Une butte, un village, et des milliers de départementales, pas de colline, ni de rivière ou de voies ferrées décemment visibles. Alors ,j'attends ,j'essaye de garder le cap, et puis miracle, au moment de survoler le 3eme point un concurrent passe devant moi, alors n'étant pas plus bête qu'un autre je plonge « dans sa roue », tranquillement et sûrement j'arrive à Albi. Merci mon gars !

Une fois arrivé le rituel commence : remise des bayologs et des logs, puis débriefing avec présentation de la nav du lendemain entre Albi et Pau. On est accueilli par l'aéroclub local. Mais avant cette étape on nous remet nos combinaisons bleu ciel et un très bon repas. Puis nous allons nous coucher dans un internat d'Albi.

14 juillet étape : Albi -Pau

Arrivé vers les 9h00 sur le terrain, l'ingénieur météo prend la parole, et nous expose la situation. On ne bénéficiera que d'une fenêtre d'environ 6h00 à partir de 10h00. Alors sans attendre, le commissaire général et son équipe décident d'avancer l'heure des départs.

(n'oublions pas qu'il y a plus de 50 appareils, et il faut près de 3h00 entre le premier et le dernier départ). Une fois le briefing météo et départ-arrivée effectué, cinq ou six pilotes vont être parrainés par des pilotes ou copilotes du groupe Air France. Cette opération a un double but : le premier est de faire connaître le métier de pilote de ligne, grâce à une rotation que l'on effectuera en cabine avec nos parrains, le deuxième est d'avoir un conseiller privilégié dans les choix à venir.

Une fois les parrains présentés à leurs filleuls, tout le monde se remet à sa Nav. Déjà les premiers rejoignent leurs avions tandis que d'autres finissent leur Nav ou commencent leur plateau repas. Tout dépend de notre heure de départ.

Malgré un départ sous le soleil, la météo suit les prévisions de notre ingénieur. Petit à petit la météo se dégrade. A peine le dernier a-t' il touché, que la pluie tombe.

Cette étape est aussi celle d'Air France, et à cette occasion on est reçu par le Pdg ainsi que le chef pilote de la compagnie. Après ce discours de bienvenue et de présentation, nous sommes conviés à un repas en nôtre honneur.

15 juillet : journée de repos.

Ce dimanche on partage un buffet avec les pilotes de la Patrouille de France ainsi qu'avec tous ceux qui prendront part au meeting de cet après midi. La journée se passe merveilleusement bien devant le meeting. Le soir venu, lecture du classement général et remise des prix. Lors du repas du soir ,les parrains et filleuls font déjà connaissance. Mais il faut penser à rentrer car demain la Nav sera très longue entre Pau et Gueret.

16 juillet : Pau - Gueret

L'étape du jour comportera en plus d'une navigation classique, une épreuve spéciale : effectuer un arc de cercle entre un barrage et un raccordement de nationale. L'étape est magnifique. A peine posé que déjà le débriefing nous attend. La Nav du lendemain sera Gueret -Tours. Malgré la proximité, l'épreuve fera aux alentours de 2h00 et comportera 2 spéciales. Après le débriefing nous sommes conviés au dîner organisé par l'aéroclub de la Creuse. Plus tard nous rejoignons l'internat qui se situe de l'autre coté de Gueret. Il est pratiquement 1h00 du matin lorsqu'on se couche dans des lits... sans draps. On a au moins une couverture !

17 juillet : Gueret

Levé (trop tôt). Petit déjeuner en ville, puis arrivée au terrain vers les 9h30. Il y a eu un orage cette nuit, et le plafond est encore très bas. Les prévisions ne sont pas bonnes. Mais on maintient quand même les départs. Mais 30 mn plus tard alors que les premiers concurrents s'apprêtaient à partir l'étape est finalement annulée. Alors que faire ? Eh bien la visite d'un château de la Creuse ainsi que de Gueret dans une atmosphère humide.

18 juillet : Tours...en bus

Normalement nous devrions être sur la base de Tours, mais à cause du mauvais temps, nous sommes bloqués à Gueret. Mais il n'est pas dit que nous restions là. Alors nous rejoignons Tours en bus. Arrivé à la base, après 4h00 de route, nous sommes accueillis par le commandant en second. Présentation de la base, et du programme de l'après midi.

A la fin du discours nous sommes divisés en 4 groupes. Chaque groupe étant guidé par un élève pilote. Après le repas on part voir un Mirage 2000D et ses pilotes. On discute avec eux au sujet de leur machine puis, une fois terminé, on se dirige vers le simulateur de l'Alphajet que certains d'entre nous ont pu utiliser. Malheureusement pas tous, car on vient nous chercher pour un briefing extraordinaire. Il était normalement prévu d'aller le lendemain à Verdun, mais les conditions météo ne nous permettent raisonnablement pas de le faire.

De plus la pluie n'ayant pas cessé sur le terrain de Gueret, nos avions risquent de s'enfoncer (nous étions garés sur l'herbe). Alors les organisateurs ont décidé de faire une Nav entre Gueret St Laurent et Gueret Montluçon. Après ce briefing nous allons manger au mess puis allons nous coucher dans un des dortoirs de la base.

19 juillet : encore Gueret

Nous effectuons le chemin inverse entre Tours et Gueret St Laurent. Nous arrivons vers les midi . Il pleut toujours. On prévoit une amélioration mais pendant un temps trop court. L'étape est annulée, on n'effectuera seulement qu'un transit entre Gueret St Laurent et Gueret Montluçon. Une fois posés à Gueret Montluçon on est ré-acheminés à Gueret St Laurent (on n'en sortira pas !). Arrivé à Gueret St Laurent re briefing pour la Nav du lendemain entre Montluçon et Dijon.

Pour cette dernière soirée dans la Creuse, l'aéroclub a organisé un délicieux méchoui.



Le Rallye F-BXMD N° 50

20 juillet : Gueret Montluçon - Dijon

La particularité de cette étape est qu'elle comportera deux épreuves en une, et, au milieu de ces deux épreuves, une spéciale.

A Dijon, Robin a organisé, en plus d'un meeting, une visite de son usine malheureusement elle ne sera

possible que pour les premiers arrivants. Etant dans les 10 derniers, il me sera donc impossible de la faire.

Une fois tous les concurrents posés, le meeting commence et s'achève par la présentation de la patrouille Apache. Après le repas on nous emmène dans une auberge de jeunesse aux alentours de Dijon.

21 juillet : Dijon - Epinal

Nous arrivons à l'aérodrome pour notre ultime étape. Le temps est magnifique, mais les organisateurs nous demandent d'être vigilants car bon nombre d'avions vont se rassembler sur l'aérodrome d'Epinal en vue du meeting qui aura lieu Dimanche.

L'étape est magnifique et la visibilité est excellente, à tel point que l'on peut voir le Mont Blanc. Pour une fois tout se passe bien, je ne me suis pas perdu une seule fois, y a donc du progrès ! A peine posé on remet nos logs ainsi que nos enregistreurs de vol. Comme c'était la dernière épreuve on rend aussi le boîtier support et l'antenne. Après un rafraîchissement, tout s'enchaîne très vite, les photos officielles commencent. Tout d'abord devant un B17, puis un Mirage 2000. Ensuite vient le dîner. On est tous détendus et heureux d'être arrivés, on s'amuse on rit. Le président de la FNA prend la parole, puis vient le commissaire général. Nous sommes tous félicités, il se réjouit de la bonne entente qu'il y a eu, puis il fait la lecture du classement final. En même temps que les noms défilent nous sommes conviés à monter sur le podium. Nous n'avons plus d'horaire, nous pouvons faire tout ce que l'on veut. La nuit se poursuit jusqu'à plus de 2h00.

Puis nous embarquons en direction de Nancy.

Demain sera la dernière journée tous ensemble avant que nous rentrions chacun de notre côté, heureux d'avoir vécu une belle aventure aéronautique et humaine. +

Xavier GRANDCHAMP a 21 ans.

Il est étudiant et prépare une licence de physique appliquée.

L'année dernière, il a participé, sous l'égide de la FNA, à l'opération "cadets de l'air" consistant à des échanges internationaux entre jeunes pilotes, et s'est rendu ainsi aux Pays Bas.

Il a environ 120 heures de vol et très envie de voler.

Il veut faire une carrière dans l'aéronautique. Son rêve : les essais en vol. +

Le bulletin de l'ACAM, reflet de la vie du club, ouvre un espace d'expression libre pour les adhérents qui souhaitent exprimer leur point de vue.

Il va de soi que les propos publiés ici sont sous la seule responsabilité de leurs auteurs et n'engagent strictement qu'eux mêmes.

Tribune libre

Le Roi est nu (Une danseuse peut en cacher une autre)

Jean-Pierre Brochier

Ces quelques lignes ne vont sans doute pas faire l'unanimité, et même probablement m'attirer les foudres de certains. Mais il faut le dire, le roi est nu.

Depuis que la nouvelle équipe a pris le manche, les progrès ne se sont pas fait attendre : dans un climat de confiance restaurée, un nouvel esprit s'installe : transparence, convivialité, excellentes relations avec les nouveaux venus, dont nos amis de l'ANEG, promotion déterminée du vol de nuit en particulier. Ce qui se traduit in fine par un nombre de membres actifs dépassant largement 200.

Et néanmoins, il y a gros à parier qu'au plan financier, les progrès ne sont guère significatifs. Certes la situation est stabilisée, mais l'ACAM a du mal à remonter la pente.

C'est que si nous avons rompu avec notre danseuse étoile, le TB20, nous continuons d'entretenir un premier sujet : le Mousquetaire.

Il n'est nullement question ici de désigner le vol montagne à la vindicte de qui que ce soit, ni de jeter le discrédit sur ses adeptes : mais force est de constater que en même temps, sur les 6 derniers mois (Fev/Juil 2001) nous achetons 220 h de vol à nos partenaires (MB, BD, FN, VD) et n'utilisons le Mousquetaire que pour 90 h. Autrement dit, nous avons le marché pour utiliser un avion « normal » (je n'ose pas dire classique) marché que nous ne pouvons cependant pas mettre au service du Mousquetaire, appareil sur lequel à peine une dizaine de nos membres sont qualifiés. Et la situation sera pire encore lorsqu'il s'agira de le re-motoriser.

La solution que je propose (il peut en exister d'autres, je lance le débat, mais il ne faut pas traîner pour en adopter une) consiste à échanger notre Mous, avion par ailleurs fort apprécié, contre un 3/4 places à potentiel raisonnable, C172, Régent par exemple. Bref contre des appareils aptes à se poser en plaine et pilotés par tous.

Mais pour l'amour du ciel (sans jeu de mots) Messieurs et Mesdames du Bureau, agissez ! +

Club-Infos-Club-Infos

	janv	fevr	mars	avril	mai	juin	juillet
RU	53	9	81	77	98	98	7
ZG	53	76	64	53	80	73	103
EH	5	48	46	39	64	64	56
BX	17	20	22	3	3	33	10
Total mois	128	153	213	172	245	268	176
Total cumulé	128	281	494	666	911	1179	1355
Prévu	185	370	555	740	925	1110	1295

	janv	fevr	mars	avril	mai	juin	juillet
USPEG MB	0	10	4	2	7	7	3
USPEG BD	0	25	0	0	1	16	8
ACS AO	0	0	1	1	3	1	14
ACS VD	0	0	4	20	32	27	28
EG.AV. FN	5	18	19	6	9	28	6
PROV.AV. BV	0	0	0	0	2	0	1
Total mois	5	53	28	29	54	79	60
Total cumulé	5	58	86	115	169	248	308

Activité avions sur 7 mois

Avions ACAM

Prévisions : 185 h/mois

EH révision 2000h en janvier,

RU révision 2000h en février, changement de moteur en juillet-août.

Non comptabilisé : 9h sur BH en janvier.

Heures effectuées par les pilotes de l'ACAM sur les avions de nos partenaires.

Le total des heures effectuées par les pilotes de l'ACAM, tous avions confondus s'élève au 31 juillet à : 1672 heures. +

Instructeur

Thierry ASTRUC vient de rejoindre l'équipe des instructeurs de l'ACAM. Il est également qualifié montagne.

Il est par ailleurs contrôleur de la navigation aérienne.

On lui souhaite la bienvenue à l'ACAM. +

Dates Examens Théoriques

B.B.

Mercredi 10 octobre 9h et 14h

Mercredi 7 novembre 9h

Mercredi 19 décembre 9h et 14h

Examen PPL :

Inscriptions : du 8 au 21 octobre

Examen : Mercredi 7 novembre +

Adhérents

A la date du 15 août 2001 l'ACAM comptait 260 adhérents, auxquels il faut ajouter 26 membres de l'USPEG, soit au total 286.

55 adhérents nous ont rejoint depuis janvier 2001.

Sur 260 adhérents :

229 ont plus de 25 ans

31 moins de 25 ans (12%).

21 (8%) sont des femmes.

Environ 60 sont des élèves pilotes en formation.

Le plus jeune adhérent s'appelle **Anthony ARNAUD**, il a 15 ans, Le plus âgé est **Claudius DEFLASSIEUX**, il a 80 ans. +

Calendrier des Activités

Formation Théorique

PREPARATION A L'EXAMEN THEORIQUE B.B et LICENCE P.P.L

Pilotes en Formation

Un lundi soir tous les 15 jours à 19h de septembre 2001 à juin 2002

R. DELAUNAY- A. ROSTAIN

R. RIPERT-P. BOUCHERON

T. ASTRUC

Plus un samedi matin avant l'examen
500 Francs pour l'année
Gratuit pour pilote qualifié

ANGLAIS AERONAUTIQUE

Pour pilote désirant voyager
(Europe du Sud)

7 séances

Le soir tous les 15 jours de

19 à 21 heures

1^{ère} séance fin octobre

300 Francs

P.BOURCHET

JAR-FCL

Pour transformation TT en PPL

R. DELAUNAY

Un samedi matin d'octobre.

Gratuit

SECURITE DES VOLS

Tout Pilote, qualifié,
en formation ou instructeur.

R. DELAUNAY

Un samedi matin

fin Novembre

Gratuit

Visites

CENTRE DE CONTROLE EN ROUTE D'AIX

Tout pilote

Un samedi matin fin Novembre. Gratuit

TOUR DE CONTROLE MARSEILLE-PROVENCE

Un samedi matin en Décembre. Gratuit

Rencontres conviviales

BARBECUE

Objectif :
Une rencontre par mois

le samedi midi tant que la météo le permet

Samedi 22 septembre 12h22 – 50 francs

Samedi 13 ou 20 octobre

EN HIVER

Apéritif au club et repas au restaurant

Arc en Ciel ou à proximité de l'aérodrome

Gilets de sauvetage

L'ACAM vient d'acquérir 4 gilets de sauvetage conformes aux dernières normes.

Ils sont disponibles sur demande auprès du secrétariat avec une caution de 800 francs par gilet. +

Sorties vol

VOL MONTAGNE SUR BX	
Un instructeur et 2 pilotes (parfois 3) H. MERCIER	3 ou 4 heures par jour Le Samedi
T. ASTRUC – P. BOURCHET P. PETRON	Le Dimanche

VOL DE NUIT	
T. ASTRUC P. BOURCHET R. DELAUNAY	Une nuit tous les quinze jours Vendredi ou samedi, soit du coucher du soleil à l'aube, retour à Aix, Soit retour Marseille vers minuit

PROMENADES AVEC REPAS	
Tout Pilote	Déjeuner sur un terrain extérieur le Dimanche Barcelonnette ou St. Crépin (autorisation de site) Montélimar ou St. Rambert (avions anciens)

SORTIE « DERNIER BAIN »	
P. BOURCHET	Sortie Calvi (3h30 de vol aller-retour) Dimanche 16 septembre Repas + taxi : 250 francs par personne

Nouveaux horaires ATS LFMA

- JOURS CONCERNES :

01 03 04 07 08 11 12 15 16 19 20 23 24 27 28 SEPTEMBRE

01 02 05 06 09 10 13 14 17 18 21 22 25 26 OCTOBRE

- HORAIRES :

06H00-18H00 OU SS+30MIN SI SS+30 INFÉRIEUR A 18H00.

EN DEHORS DE CES JOURNÉES ET DE CES HORAIRES, DE SR-30 A SS+30, L'AÉRODROME FONCTIONNE EN AUTO INFORMATION SUR LA FRÉQUENCE 118,750MHZ.

L'objectif annoncé par la DGAC, qui devient l'affectataire principal du terrain, est d'arriver progressivement à un contrôle tous les jours, y compris le week-end à partir d'avril 2002. +

ACAM - le bulletin

Rédaction :

ACAM
Aérodrome
Chemin de la Badesse
13290 LES MILLES

Tel : 04 42 24 21 70

Fax : 04 42 39 20 75

Contact :

Yves DESPAS

Tel : 04 90 07 52 78

e-mail : y.despas@wanadoo.fr