

Aéro-Club Aix - Marseille

21. mai - juin 2003

EDITO

Le point après l'A.G

Le Président, Patrick Bouchet

L'Assemblée Générale, dont vous lirez un petit compte rendu en page 2, a eu lieu le 5 avril. Nous étions 94 présents ou représentés. Ce n'est pas un nombre très important.

Une association comme la nôtre est gérée et fonctionne avec une équipe, le Conseil d'Administration, secondée par les salariés et quelques autres adhérents.

Mais il est important qu'au moins une fois par an, chaque pilote puisse s'informer précisément et, en même temps, que l'équipe dirigeante entende le point de vue des adhérents.

Cela dit, le bilan financier 2002 n'est pas favorable et des mesures ont dû être prises.

La première a été l'augmentation des tarifs au 15 mars, mais c'est insuffisant.

La seconde, évoquée au cours de l'AG, est le remplacement du "Mousquetaire" BX par un avion qui puisse voler davantage.

Le CA du 25 avril a décidé de vendre BX et d'acheter un DR400/140B qui permettra de maintenir l'activité montagne et de proposer un avion de remplacement au Régent VD que nous n'exploitons plus, et au Cessna FN immobilisé avec un moteur hors service depuis le 15 février.

Cela devrait se faire dans les 2 ou 3 mois à venir.

A noter l'arrivée fin mai d'un Cessna 150 biplace pour l'école et des petits vols, acheté par notre section USPEG. Cela devrait permettre de libérer des heures sur RU et ZG au profit des pilotes brevetés qui ont parfois bien du mal à trouver un créneau sur ces avions qui font 1600 heures à eux deux.

Le CA étudie également toutes les mesures susceptibles de limiter les dépenses, sans rogner sur la sécurité bien sûr, et sans modifier notre structure actuelle (secrétaire et instructeurs salariés, club-house...)

Par ailleurs, le CA maintient ses actions d'animation, tant au sol qu'en vol, en espérant voir beaucoup d'entre vous y participer et aussi aider à leur organisation.

Le rallye ACAM-USPEG vient de se dérouler, un grand voyage vers Tozeur part début mai.

Nous pensons également proposer des voyages de 48 heures dans l'hexagone permettant des sorties conviviales entre pilotes et aux jeunes brevetés (on le reste longtemps...) d'aller plus loin qu'ils ne le feraient seuls et de maintenir l'envie de découvrir et de voler qui trop souvent s'estompe une fois acquis le brevet tant convoité.

En plus de la rigueur habituelle et du souci permanent de la sécurité, je vous demande de penser également aux mesures simples permettant de limiter le bruit pour nos riverains :

- altitude de vol atteinte au décollage le plus rapidement possible,
- arrivées hautes sur les points d'entrée à la vitesse d'approche puissance réduite,
- respect strict du circuit de piste.

Les discussions ouvertes en 2002 avec les riverains et les élus, sous la direction du préfet, vont se poursuivre. Une bonne conduite et bonne volonté de notre part sera appréciée.

Les beaux jours reviennent, et je vous souhaite beaucoup de vols dans notre magnifique Provence.

L'Assemblée Générale du 5 avril

L'assemblée générale s'est déroulée sereinement et les sujets traités en toute franchise.

Nous ne pouvons évidemment pas tout publier ici, mais tous les documents sont à la disposition des adhérents qui le souhaitent et peuvent être consultés au Club.

Les présentations claires et synthétiques ont été appréciées des participants ainsi que l'utilisation d'une sono permettant une écoute plus facile et plus attentive.

Comme d'habitude, un apéritif amical a conclu cette journée.

L'assemblée générale s'est réunie le samedi 5 avril à 15 h au Club.

94 adhérents étaient présents ou représentés, sur 184 membres à jour de leur cotisation 2003.

Le président Patrick BOURCHET a présenté le rapport sur l'exercice 2002

Il a rappelé les différents problèmes rencontrés avec la flotte (accident BX, remplacement anticipé du moteur de ZG, indisponibilité de FN) et leur conséquence sur les finances ce qui explique le déficit du compte d'exploitation.

Il a évoqué nos bonnes relations avec nos partenaires de l'USPEG et d'Eguilles Aviation et présenté les raisons de notre rupture avec Provence Aviation et l'Aéro Club du Soleil.

il a rappelé les différentes activités proposées dans le cadre de l'animation et appelé tous les adhérents à participer à ces activités et à leur organisation et à l'entretien du club.

Il a aussi rappelé qu'il était inadmissible que certains pilotes aient des dettes et ne payent pas immédiatement leurs heures de vol. Des mesures contraignantes seront prises.

Il a enfin évoqué, à propos du fonctionnement du terrain, le rôle moteur de l'ACAM dans la relance du Comité des usagers (CODAAM)



Gérard VINCENT a présenté un rapport sur la flotte, les heures de vol

réalisées, le temps d'immobilisation des avions pour maintenance et réparations, le cout de la mécanique et les prévisions pour 2003.

Bernard LEVASSEUR a présenté le rapport sur la trésorerie, et Jean-Pierre LUTAUD les prévisions budgétaires pour 2003.



Claude SOLTANE et Jean-Pierre BROCHIER, commissaires aux comptes, ont indiqué que les comptes étaient réguliers mais que le résultat était mauvais et, sans vouloir se substituer au CA, ont fait quelques recommandations susceptibles de redresser la situation.

Un débat s'est ensuite instauré avec l'ensemble des présents.

Il a été ensuite procédé aux différents votes :

le rapport d'activité a été adopté par 88 voix pour et 1 contre. De même pour le quitus donné aux administrateurs.

5 postes d'administrateurs étaient à pourvoir : ont été

élus ou réélus :

Gérard CASSAN, Claudius DEFLASSIEUX, Georges KOUYOUMONTZAKIS, Jean-Pierre LUTAUD, Michel PECORARD.

Le Conseil d'Administration

Composition du Conseil d'Administration issu de l'Assemblée Générale et répartition des tâches.

A noter l'élection d'un nouvel administrateur :

Michel PECORARD, 39 ans, ingénieur, TT de 1991, 300 heures de vol, qualifié nuit et pratiquant le vol montagne. A l'ACAM depuis octobre 2001, il a également l'expérience du fonctionnement de 3 autres aéro-clubs (Rethel, Compiègne et Limoges) et de diverses associations.

Président
Patrick BOURCHET

Secrétaire Général
Xavier FARJON

Finances
Françoise BERTRAND
Bernard LEVASSEUR
Jean-Pierre LUTAUD
Jean-Jacques PIRONTI

Affaires juridiques
David BERNARD

Flotte
Gérard VINCENT
Claudius DEFLASSIEUX
Philippe LAURENT

Formation
Georges KOUYOU MONTZAKIS

Animation - communication
Marie Cécile GARCIN-FOIX
Yves DESPAS
Michel PECORARD

Informatique
Gérard CASSAN

Bâtiments - entretien
Serge ROBERT

Représentant des membres associés
(USPEG)
Daniel MAITRE ROBERT
ou
Jacques DEDIEU

Le Bureau est composé de :
Patrick BOURCHET, Xavier FARJON, Françoise BERTRAND,
Gérard VINCENT, Yves DESPAS.



BX : La décision du C.A

Le Conseil d'Administration, au cours de sa réunion du 25 avril, a pris la décision de mettre en vente le "Mousquetaire" F-BMBX, et de le remplacer par un autre avion.

C'est l'aboutissement d'une réflexion menée depuis plusieurs mois et prenant en compte, après un examen détaillé des chiffres sur plusieurs années et de diverses simulations budgétaires, le poids de cet avion dans le budget du club, le nombre réduit de pilotes pouvant l'utiliser et le trop faible nombre d'heures de vol annuel (environ 200). La situation financière du Club ne permettait pas de repousser plus longtemps cette décision, quel que soit l'attachement que beaucoup de membres de l'ACAM ont pour cet avion exceptionnel.

De plus, BX est actuellement au maximum de sa valeur puisqu'à la suite de son accident, il a été entièrement révisé, repeint et est équipé de freins à disques, d'un moteur neuf et d'une hélice neuve.

Le C.A n'a pas pris cette décision de gaieté de cœur mais la pérennité de l'ACAM est à ce prix.

Trois membres du CA (JP Lutaud, JJ Pironti, P Laurent) étaient excusés. La décision a été votée par 11 voix pour, 1 contre et 1 abstention.

Le produit de la vente permettra d'acheter un autre avion, plus adapté aux besoins et pouvant être utilisé par tous les pilotes du Club. Le choix du CA s'est porté préférentiellement sur un avion à train tricycle de type DR40 140B de 160 CV avec une hélice petit pas.

Ses caractéristiques permettent une utilisation en voyage et en montagne. Il devrait réaliser annuellement environ 500 heures de vol à un tarif équivalent à celui d'EH.

L'ensemble de l'opération devrait être réalisé dans les 2 ou 3 mois qui viennent.

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Entre 3500 et 4000 mètres

Armand Baldi

“ J'ai souvent pensé que les aviateurs avaient soif de beauté. Qu'ils en soient conscients ou non, les pilotes volent pour la splendeur des cieux ”

Amelia EARHART



glacier et aller randonner à pieds, en raquettes, ou à skis ou encore faire un tour en traîneau tiré par des chiens .

L'air est tranquille et le chemin, celui des écoliers . Je veux passer voir d'en haut le Brienzer Rothorn , sur lequel grimpe un petit train du Far West sur une voie étroite et sinueuse à plaisir, genre train fantôme .

Là, le voilà, à gauche d'Interlaken, avec des parapentistes autour qui jouent à cache- cache entre de petits cumulus tout blancs . Le petit train est là, lui aussi, sur son spaghetti entortillé.

On fait une grande courbe montante à droite vers 3500 m, vers l'Eiger, et nous voilà dans un autre univers : jusqu'à se perdre dans la brume, les crêtes noires trouvent un champ infini de neige, les glaciers comblent toutes les hautes vallées et se déchiquettent en séracs aux changement de pente .

Tout d'un coup, en bas, voilà la Jungfrau, l'observatoire, la terrasse et la "véranda " . Je tourne à gauche pour le meilleur angle photo et faire attention aux reflets dans la verrière . Les touristes ,en bas, sont des puces naines sur des pistes nacrées ... Et .surpris, je suis au bout de mes 36 poses...

Je laisse les commandes à mon

Bex le 17 août 2003 ,je tourne la clé de contact jusqu'au bout pour mettre en route comme une voiture, le HR200/160 FB tout neuf. Il est chaud et les pleins sont faits . Départ aux freins, côté lac Léman, le temps est idéal - comme rarement.

“ Vous voulez naviguer à la carte ou vous connaissez bien la Suisse ? ”

“ On fera sans, et vous m'indiquerez au besoin, si vous voulez bien, les zones et altitudes à respecter. ”

“ OK.”

Au château de Chillon entre Villeneuve et Montreux, nous virons à droite pour suivre le pli des Alpes suisses qui cache la rive droite du Rhône, en direction du Brienzersee . Notre objectif est la Jungfrau.

J'en avais rêvé en voyant à la TV le survol de l'observatoire astronomique situé sur ce pic étroit à 3571 m d'altitude ,entre 2 sommets de plus de 4000 m: Jungfrau et Mönch . J'y suis allé pendant l'été 2002 ,par le petit train, à partir de Grindelwald, qui termine sa course dans une gare à l'intérieur même de la montagne, après

un voyage souterrain - un métro à crémaillère sur une pente entre 30° et 40°...

La Jungfrau "Top of Europe " est une vraie fourmière à touristes, creusée de galeries amenant à une " véranda " large de plusieurs dizaines de mètres, haute de plusieurs étages. Chacun a ses restaurants, ses boutiques, et aux carrefours des galeries, des stations d'ascenseurs pour monter à la terrasse panoramique

métallique, juste sous l'étage scientifique, pour une vue extraordinaire sur la montagne et le glacier d'Aletsch.

Les ascenseurs sont tout en douceur, aux démarrages et aux arrêts pour éviter les "G " car la vitesse est fantastique : 108 m en 25 secondes ! On peut descendre aussi au niveau du



compagnon suisse pour un vol calme horizontal et en ligne droite au-dessus du glacier d'Aletsch- 23 Km pour aller glisser dans la vallée du Rhône - Je rembobine et change de pellicule, le nez dans le cockpit. Pendant ce temps, on a fait pas mal de chemin, et maintenant il nous faut remonter cette autoroute déserte gigantesque , balisée par les moraines déversées par la rencontre de 2 autres glaciers.

Nous reprenons notre vol tortueux , zigzagant entre les à-pics et les vallées, tous couverts d'une neige ,

comme sur la Plaine Morte- une surface uniforme , martelée et striée .au-dessus de laquelle on pourrait se croire en train de survoler Europe, le satellite de Jupiter.

Trop tôt, à regret déjà , nous arrivons aux Diablerets avec ,sur le glacier, les skieurs d'été et son restaurant, gare d'arrivée de la

télébenne, au bord de l'abîme, en équilibre précaire comme la cabane de La Ruée Vers L'Or.

Puis c'est la descente vers les rochers de Naye, le lac Léman , St Gingolf, les lignes à hautes tension qui bordent la rive gauche du Rhône . On évite de passer au-dessus des

usines de Collombey et du bourg de Massongex en vent arrière. Puis vient le dernier virage sur la forêt de Bex, l'approche

jusqu'au bout des arbres pour le gazon de la piste nord ouest.

Posé, un peu de frein, la piste n'est pas longue, taxiway, arrêt devant les hangars .

Sous les arbres du bistrot, je suis du regard avec envie, la ronde des planeurs et des avions de Bex : ici, sortir du tour de piste, c'est voler en montagne ou sur le lac et ses bateaux à roues .

Photos : Armand Baldi

MEMO-PILOTE

Aptitude médicale : rappel

la licence de pilote privé n'est valable qu'accompagnée d'un certificat médical de Classe 2 en cours de validité, délivré par un medecin agréé.

La validité du certificat est de 24 mois pour les moins de 40 ans et 12 mois pour les plus de 40 ans.

(un pilote ne peut être agréé pour les baptêmes de l'air qu'avec un certificat datant de moins de 12mois, quel que soit son age)

La visite médicale est totalement indépendante du renouvellement de la licence.

Chaque pilote est entierement responsable du suivi de la validité du certificat médical et de son renouvellement.

Un navigant doit cesser d'exercer les privilèges de sa licence et qualifications associées dès qu'il est conscient de toute diminution de son aptitude médicale susceptible de nuire à l'exercice entoute sécurité des dits privilèges.

Un navigant ne peut reprendre ses activités qu'après avoir satisfait à un examen médical à la suite :

- d'une intervention ayant nécessité une anesthésie générale
- d'un accouchement ou d'une interruption de grossesse,
- d'une incapacité de travail d'au moins trente jours,
- d'une action illicite menée contre un aéronef et dont il a été victime.

Toute inaptitude révélée par un examen nouveau prend effet immédiatement. En outre, après un accident aérien dans lequel un navigant a été impliqué, il peut se présenter à un examen médical ou y être contraint par les services compétents de l'aviation civile.

Heinneken ou Buckler ?

Docteur Michel Ivacheff

Dans info pilote de février 2002, mon regard a été attiré par le petit article en page 6 intitulé "médecins aéronautiques"

Cet article révèle que le nombre des médecins aéronautiques diminue chaque année (-195 en France lors du renouvellement des agréments 2003). Il constate également que ce phénomène induit directement une gêne pour les pilotes privés dont la région est démunie d'experts.

A quoi peut-on attribuer cette baisse constante du nombre de médecins aéronautiques ?

Pour comprendre, il faut savoir :

1) comment devient-on médecin agréé ?

Il faut :
obtenir une capacité de médecine aérospatiale (qui n'existe plus malheureusement à Marseille)

obtenir le théorique de pilote privé

avoir 10 heures de pilotage

avoir 10 années d'installation.

2) comment maintient-on cet agrément ?

Il faut :

avoir 10 pilotes au moins par an en expertise

cumuler un certain quota de points de formation obtenus par la participation à divers congrès éparpillés en France ou à l'étranger.

Ce qui signifie pour le médecin agréé : fermeture du cabinet, dépenses, etc....

Quoiqu'il en soit ce système permet de garantir des expertises de qualité par des médecins possédant une formation cohérente et des mises à niveau régulières.

La solution à la pénurie médicale dans le monde aéro et les complications que cela entraîne pour les pilotes n'est sûrement pas dans la proposition du président Penot. Ce dernier suggère de pouvoir faire effectuer les visites des pilotes par des médecins non-détenteurs de la capacité de médecine aérospatiale!

Comment peut-on, quand on est président de la FNA avancer une telle

idée ? L'activité aéronautique est basée sur la sécurité des vols. Un médecin non initié pourra-t-il garantir cette sécurité ? Par ailleurs je vois mal un confrère sans formation spécifique délivrer un certificat d'aptitude physique et mentale. N'oublions pas qu'il s'agit : non pas d'un certificat de non contre-indication mais d'une expertise au sens juridique du terme. Que vaudra pour vous pilotes un tel certificat ?

Si l'on va dans ce sens, pourquoi ne pas demander à n'importe quel pilote de faire de l'instruction en vol ou bien de faire passer les brevets et autres renouvellements.

Soyons sérieux : continuons de bien former les experts médecins aéro, trouvons les moyens de faciliter l'accès à cette médecine, allégeons les procédures de ré-agrément pour que les médecins déjà formés continuent de pratiquer ces expertises confortablement.

Peut être monsieur Penot a-t-il voulu simplement être un peu provocateur pour faire réagir la DGAC ?

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Flotte

Heures de vol

MB

AVIONS	Février	Mars	Avril	TOTAL
RU	71.10	79.59	82.00	233.09
ZG	18.59	27.33	75.00	121.32
EH	41.59	56.05	57.30	155.34
BX	25.30	27.05	32.50	85.25
Total ACAM	157.38	190.42	247..20	595.40
MB	38.32	22.16	0.00	60.48
BD	17.28	33.22	40.00	90.50
Total USPEG	56.00	55.38	40.00	151.38
FN	3.36	0.00	0.00	3.36
Total Eguilles	3.36	0.00	0.00	3.36
TOTAL	217.14	246.20	287.20	750.54

Le Rallye 150 CV MB de l'USPEG vient de subir une grande visite 2000h-4ans. Il est désormais équipé d'une hélice à petit pas et peut être utilisé pour le vol montagne.

Nouvel avion

La section USPEG vient d'acquérir un nouvel avion. Il s'agit d'un **CESSNA 150 M, F-BXNN** Il est actuellement en cours de visite et de réfection et devrait arriver à Aix avant la fin mai.

Il est équipé VFR nuit avec VOR, ADF et transpondeur C

Il sera utilisé notamment pour l'école de début et des petits vols, au tarif horaire de 80 euros.

Huile

De l'huile moteur est à disposition dans le placard situé au fond du hangar à gauche. Il y a une clé de ce placard dans le trousseau de chaque avion.
Les quantités d'huile à ajouter en fonction du niveau lu sur les jauges, est affiché sur la porte du placard.

Nettoyage des avions

Nous demandons à tous les pilotes de faire un petit effort pour nettoyer les avions (verrières, bords d'attaque...) après chaque vol.
Tout le matériel nécessaire est à votre disposition dans le hangar.

Prises d'air

Avec les beaux jours, les insectes reviennent en force.
N'oubliez pas d'obturer toutes les prises d'air après chaque vol.
C'est une question de sécurité.

Merci de prendre le plus grand soin des avions

Activités Club

Vol montagne

Un rassemblement montagne organisé par l'AFPM aura lieu à :

LA Cerdanya les 7-8 et 9 juin.
2 avions de l'ACAM y participeront

LA NUIT LA PLUS COURTE

Comme les années précédentes, l'ACAM participera à la nuit la plus courte organisée par la FNA.

Nuit du Samedi 15 au Dimanche 16 juin

Le principe est simple : il s'agit de faire un maximum d'heures de vol de nuit, donc avec beaucoup de pilotes.
Un classement par points est établi entre tous les clubs participants.
Les 3 premiers reçoivent un prix en euros.
Inscrivez vous nombreux (même débutants en vol de nuit)
responsable : Patrick Bourchet

Vol de nuit

Une sortie vol de nuit aura lieu :

Vendredi 23 mai à 20heures à VINON

Seuls les avions de l'USPEG (BD et NN) sont autorisés en vol de nuit sur ce terrain.
Rendez vous 18h30 à Aix.
Responsable : P. Bourchet

LE JOUR LE PLUS LONG

Sur le meme principe que la nuit la plus courte, nous participerons cette année au Jour le plus long qui aura lieu le :

Dimanche 29 juin

Il faut impérativement être nombreux pour faire voler tous nos avions le maximum de temps.
Relevons le challenge.

Responsables : Michel Pecorard et David Bernard

Voyages et sorties

Un voyage à LAUSANNE est prévu avec BX, EH et ZG
les 24 et 25 mai.

R responsable : Xavier Farjon

Une sortie de 2 jours à TOULOUSE (visite Airbus)
est en projet pour début septembre.
Responsable Xavier Farjon

Une sortie 2jours avec bivouac à LANGOGNE
est en projet pour début juillet. Responsable Patrick Bourchet

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Les nouvelles du Club

Ils et elles ont rejoint le Club en mars et avril :

Philippe PLANEIX	Elève
Richard REYNES	PPL
Nicolas FABRE	PPL
Clément COLLET	PPL
Estelle MEYER	PPL
Dominique MEYER	PPL
USPEG :	
Céline SIMONIC	Elève
Pascale BARCELONE	Elève
Roger BARCELONE	Elève

Bienvenue à l'ACAM.



Réunion des nouveaux adhérents

Une réunion d'information et pour mieux faire connaissance aura lieu pour les nouveaux adhérents :

Samedi 31 mai à 9h30

Elle sera suivie d'un apéritif amical

Entretien Club

La prochaine journée d'entretien du Club (jardin, Club-house...) aura lieu

Dimanche 11 mai de 9 à 12 h

comme tous les deuxièmes dimanches du mois.

La Soirée des Icares

La traditionnelle "soirée des Icares" a eu lieu le samedi 5 mars dans le cadre agréable du restaurant "Le Sun" aux Milles et a réuni 60 personnes dans un climat sympathique et convivial.

Un regret toutefois : l'absence de beaucoup des nouveaux brevetés en l'honneur de qui cette soirée est organisée. Peut-être un problème de communication? On y réfléchit pour l'an prochain.



Le deuxième Rallye ACAM-USPEG

Comme l'an dernier nous avons bénéficié d'une météo très favorable pour ce 2ème Rallye organisé le dimanche 27 avril de 9 à 19 heures.

Le principe de l'épreuve est simple : chaque équipage doit effectuer un parcours d'environ 45 mn comportant une dizaine de points tournants et doit reconnaître 10 photos et les situer précisément sur la carte Michelin. Il faut également estimer la quantité de carburant consommée pour le parcours.

11 équipages ont participé et comme l'an passé c'est Serge ROBERT avec Christian MARECAUX qui est arrivé en tête du classement devant Patrick BOURCHET-Xavier HENRY et Dominique et Estelle MEYER (qui marquent de belle façon leur arrivée toute récente à l'ACAM!)

Mais le Rallye c'est aussi l'occasion de passer ensemble une journée agréable, avec au menu du repas cette année une belle Paella.

Merci aux organisateurs, en particulier Jacques DEDIEU et Marie-Cécile GARCIN, et Raymond DELAUNAY pour les photos aériennes.

Nous espérons être encore plus nombreux l'an prochain : rendez-vous le dernier dimanche d'avril 2004 .



Prochain Barbecue

Dimanche 29 juin

à l'occasion du "Jour le Plus Long"