

# le bulletin



Numéro 38.

mars - avril 2006

## EDITO



### La force de l'ACAM

*Patrick Bouchet*

J'ai toujours un grand plaisir à m'adresser à vous tous, mais je voudrais éviter la répétition d'une année sur l'autre, la répétition d'un bulletin à l'autre.

Il doit bien y avoir un ou des sujets importants à traiter sans tomber dans le conventionnel ou la langue de bois.

Allez c'est parti, manette au tableau. :

#### **L'ASSEMBLEE GENERALE SAMEDI 22 AVRIL.**

Il est très important que vous y veniez.

Bien sûr, rendre compte est important pour le conseil d'administration, décider et orienter l'avenir du club l'est pour chaque adhérent.

Vous pouvez penser que votre absence sera interprétée comme un soutien, une marque de confiance, quelle passera totalement inaperçue.

Pas du tout.

Le club fonctionne, va de l'avant, est agréable à fréquenter parce qu'il est porté par une escadrille de bénévoles.

En ce moment, Amina, Françoise, Bernard et Gérard passent de longues heures à ficeler le bilan financier pour l'AG.

Si, le 22 avril, la salle de l'AG est vide, ces femmes, ces hommes trouveront peut être mieux à faire que de relever les manches pour un club sans âme, et le déclin ne sera pas loin.

Il n'y a pas de mauvais clubs il y a des clubs qui vivent sans bénévoles. L'Assemblée Générale est la renaissance annuelle du club.

C'est souvent quelques jours après sa tenue que de nouveaux adhérents viennent voir le président pour offrir leurs services. Quel réconfort pour toute l'équipe en place. Naissent alors les nouveaux projets, de nouveaux buts.

Actuellement si le suivi est bien fait par les bénévoles dans des domaines comme la surveillance des avions, les finances passées et futures, l'animation sol et vol... je considère que l'on pourrait faire beaucoup mieux dans l'accueil des nouveaux arrivants, particulièrement celles et ceux qui n'ont jamais touché un manche, ou dans la documentation mise à disposition des adhérents, ou dans l'aspect général du clubhouse etc. Mais il faut des bras volontaires et dévoués : qui peut mieux aider un élève pilote à préparer son test qu'un de ceux qui vient de le passer il y a quelques mois ?

Voilà pourquoi vous devez être à l'AG.

Votre présence est la force de l'ACAM.

Bons vols

### EDITO

*La force de l'ACAM p.1*

### BALISES

*Assemblée générale p.2*

*Rappel R.1 p.2 -3*

### AU DELA DU TOUR DE PISTE

*Retour aux sources p.3-4*



### CLUB INFOS

*Voyages, sorties, rallye p.5-6*

*Programme 2006 p.7*

*Les nouvelles du club p.8*

# Assemblée Générale

## Samedi 22 avril à 15 h au club



Le conseil d'Administration a fixé la date de l'A.G.

### Assemblée Générale Ordinaire 2006 Samedi 22 avril à 15 heures au club

Ordre du jour :

- Rapport d'activité
- Rapport financier
- Rapport du commissaire aux comptes
- Budget 2006
- Questions diverses
- Elections au Conseil d'Administration

Un apéritif amical suivra la réunion.

### Renouvellement du C.A.

Le Conseil d'Administration est statutairement renouvelé par tiers tous les ans. 5 Postes d'administrateurs sont donc à pourvoir. 4 conseillers, Gérard CASSAN, Xavier FARJON, Georges KOUYOU-MONTZAKIS, Jean-Pierre LUTAUD arrivent au terme de leur mandat et un poste est vacant depuis un an.

Il est évidemment très important que tous les postes soient pourvus. Les tâches sont nombreuses dans tous les domaines de l'administration, des finances, de l'animation, de l'accueil des adhérents... Par ailleurs il est souhaitable, pour le présent et pour l'avenir de l'ACAM, que de nouveaux conseillers viennent apporter leurs compétences, leurs idées, avec un regard neuf.

Rappelons que tous les membres du Club peuvent être candidats. Vous pouvez prendre contact dès maintenant avec le président, le secrétaire général ou tout autre membre du Conseil.



### Rappel - Règlement Intérieur

Comme annoncé dans le précédent numéro, un rappel de quelques règles va être largement diffusé auprès des membres du Club. Voici le texte de ce rappel qui a été adopté par le Conseil d'Administration.

L'objectif est de maintenir un haut niveau de sécurité, de préserver nos avions et de permettre un bon fonctionnement du Club.

#### REGLES CONCERNANT LES COMPETENCES PILOTES

##### 1-1 Pas de vol depuis 2 mois :

Lorsqu'un Pilote n'a pas volé à l'ACAM depuis 2 mois, il doit demander à un instructeur qui décidera en fonction du carnet de vol du Pilote, de sa connaissance du pilote et du prochain vol projeté, soit d'une autorisation de vol, soit d'un vol en double avant de se prononcer.

##### 1-2 Emport passagers

3 atterrissages en tant que CdB dans les 90 derniers jours

Un vol avec instructeur qui se termine favorablement (par un lâcher sur une nouvelle machine ou un relâcher ...) remplace les 3 atterrissages en solo.

##### 1-3 Pour tout vol prévu :

- à plus de 500 Km
- avec transit maritime de plus de 50 Nm
- à l'étranger (autorisation langue anglaise)
- à destination d'un aérodrome à usage restreint ou privé,
- à destination de Barcelonnette et St Crépin.

l'autorisation d'un instructeur est nécessaire

Le pilote doit présenter à l'instructeur : le devis de poids, le centrogramme, le log de Nav. L'instructeur vérifiera que les escales avitaillement sont correctes, et que les autorisations nécessaires (terrains privés...) ont été obtenues.

##### 1-4 Les règles de Vol Montagne :

**Pour les pilotes qualifiés sur un site :** autorisation utilisable uniquement en présence de l'instructeur dans le cadre de la formation vers la qualification Montagne.

##### **Pour les pilotes qualifiés Montagne :**

La qualification étant passée avec le Robin VP ou le Rallye MB, leurs signifier qu'ils peuvent utiliser ce ou ces avions pour leur vol solo en montagne (altiports ou altisurfaces) et qu'ils devront se faire lâcher par un FI Montagne pour utiliser les Piper EH ou BD.

Si pas de vol Montagne depuis 6 mois : un vol avec instructeur.

##### 1-5 Les règles Vol de Nuit :

-Pour embarquer des passagers : 1 atterrissage de nuit et 2 atterrissages de jour dans les 90 derniers jours.

-Si pas de vol depuis 6 mois : un vol de nuit solo en TdP avec 3 atterrissages avant d'entreprendre un voyage de nuit.

-Si pas de vol depuis 1 an : demander l'autorisation à un instructeur avant d'entreprendre un vol.

#### REGLES CONCERNANT L'UTILISATION des AVIONS :

**NN**  
Priorité école.

Pour les pilotes brevetés réservation maximum 3 H.

Pas d'atterrissage sur altiports ou altisurfaces.

##### **DR 400 / 120 RU-ZG**

Priorité Ecole.

Le samedi pour les pilotes brevetés pas de réservations supérieures à 3 H.

Le dimanche un des 2 dauphins doit rester à Aix pour TdP ou local. L'autre peut partir pour la journée avec des pilotes brevetés ou non avec FI ou non.

3 personnes à bord maximum.

Pas d'atterrissages sur altiports, altisurfaces.

##### **DR400 / 140B VP - 4 places**

Utilisation voyage/montagne, en été un week-end sur 2 réservé en montagne pour le samedi et le dimanche. La semaine d'après, il est réservé pour des voyages sans montagne.

Utilisé pour la formation à la qualification montagne.

Pas de restriction sur les pistes en herbe.

##### **RALLYE MB - 3 places.**

Utilisé pour la formation à la qualification montagne.

Pas de restriction sur les pistes en herbe.

##### **PIPER - EH**

Pas de formation montagne

Altiports autorisés aux pilotes qualifiés montagne

Altisurface pour pilote qualifié Montagne sur autorisation exceptionnelle du Président.

##### **PIPER - BD**

Pas de piste en herbe.

Pas de formation montagne.

Pas d'altisurface sauf autorisation exceptionnelle du Président.

Altports en goudron autorisés aux pilotes qualifiés montagne.

#### CESSNA – FN

Pas de piste en herbe.

Avoir 100 H de vol en qualité de CdB pour être lâché sur le FN.

#### REGLES FACILITANT LE FONCTIONNEMENT DU CLUB

1 - En réservant dans Openflyers marquer en message la ou les destinations et le nom de tous les pilotes participant au vol.

2 - Avant le vol, se marquer sur la feuille journalière en indiquant sa ou ses destinations, l'heure de votre retour prévue (permet au pilote suivant de s'organiser et au pilote volant d'avoir conscience de l'heure où il doit ramener l'avion).

3 - Pour utiliser un avion du Club le pilote doit être en règle avec la trésorerie du club, avoir le ou les titres aéronautiques nécessaires au vol entrepris et le certificat d'aptitude médicale.

4 - En voyage, sur plusieurs jours informer le club du lieu d'arrivée de l'avion chaque soir.

5 - Plein d'essence à faire si l'avion n'est plus programmé pour la journée : NN plein partiel.

6 - Rangement de l'avion au retour du vol :

- Sur un point de parking si un vol est programmé immédiatement après le vôtre. En rentrant au club, si vous ne trouvez pas le pilote suivant, retourner mettre l'avion dans le hangar.

- Dans le hangar si pas de vol prévu pour la journée ou si beaucoup de soleil en été ou en cas de vent fort.

## AU DELA DU TOUR DE PISTE



*Retour aux sources*

*Yves Despas*

*Parmi les rares documents dont nous disposons sur l'histoire de l'ACAM, figure des extraits d'une thèse de 3ème cycle soutenue en 1981 par Monsieur Pierre MOUTIN, sur l'Aviation Civile et Commerciale à Marseille. L'histoire des aéroclubs entre 1908 et 1939, à Marignane puis à Aix, y est décrite avec précision. En voici un résumé, accompagné d'un document rare sur le terrain de Lenfant. La suite, dans le prochain bulletin, nous mènera de 1940 à la création de l'ACAM.*

« Date de déclaration : 14 octobre 1908. Titre et objet : AERO-CLUB DE PROVENCE. Encouragement à la navigation aérienne. Siège social : 28, cours Lieutaud, Marseille (B-d-R) »

Cette annonce, parue au Journal Officiel du 14 novembre 1908, marque le début des activités aéronautiques dans la région. L'A.C.P fut affilié à l'Aéro-Club de France en 1910. Parmi ses membres, des civils passionnés par l'aviation naissante, figure Henri FABRE, qui fit voler le premier hydravion au dessus de l'étang de Berre le 28 mars 1910, celui là même que l'on peut aujourd'hui admirer dans le hall de l'aérogare de Marseille Provence.

Curieusement ils volent peu. Le club n'a pas d'avion et ils font de temps en temps un vol sur les appareils du centre d'entraînement des pilotes civils de la société Morane à Marignane, essentiellement pour satisfaire aux obligations de leur carrière d'officier ou de sous-officier de réserve.

Vers la fin des années 20, l'aviation de tourisme se développe en France, des clubs sont créés et s'affilient à la toute nouvelle Fédération Nationale Aéronautique, fondée en 1929.

A Marseille, quelques civils, emmenés par le docteur GLEIZE-RAMBAL décident à leur tour de voler.

Chacun apporte 4000 francs pour acheter un avion, un Hanriot HD14 équipé d'un moteur Clerget.

Le succès est immédiat et une vingtaine de pilotes seront brevetés dès la première année. Cependant le Hanriot est rapidement détruit au cours d'un atterrissage et le club se tourne vers le Conseil Général dont il obtient une subvention de 100.000 francs sur 3 ans ! En 1931, le CPTA n'achète pas moins de 4 avions : 1 Morane 315 à moteur Clerget de 130cv, 2 Potez 36 à moteur Salmson de 95cv, 1 Caudron « Luciole » à moteur Salmson de 95 cv.



Henri FABRE et son hydravion - 28 mars 1910

A partir de 1919, le club change profondément. Ce sont des aviateurs, pilotes et mécaniciens, ayant combattu pendant la guerre qui se réunissent au sein du club. L'un d'eux, Marc AMBROGI, titulaire de 14 victoires, en deviendra le président en 1922.

la plage du Prado !

Devant ce refus GLEIZE-RAMBAL et 4 autres personnes créent le Club Provençal de Tourisme Aérien (C.P.T.A.) qui s'installe à Marignane à la fin de 1930. Sa devise est claire : « voler, faire voler ».

Ils s'adressent naturellement à l'Aéro Club de Provence. Mais celui-ci refuse de les accueillir, (2 fois les initiales A.C.P d'où le sigle A.C.P<sup>2</sup> !) et achète un premier avion, un Potez 36. Dès lors, malgré une ou 2 tentatives vite avortées de rapprochement, la rivalité entre les deux clubs sera très forte jusqu'en 1935, suscitant sans fin de vives polémiques par articles de presse interposés. L'ACP<sup>2</sup> avait le soutien du directeur du quotidien « Le Petit Marseillais », Gustave BOURRAGEAS, qui offrit au club un Caudron « Phalène » en 1933 et, en remplacement après sa destruction en 1935, un Caudron « Luciole » ! Le CPTA pouvait, à un moindre niveau, compter sur l'appui d'autres journaux et notamment du « Radical »

Face à cette réussite, l'ACP réagit et, malgré certaines réticences, créé, en juillet 1931, l'Association Coopérative de Pilotage de l'Aéro Club de Provence

(2 fois les initiales A.C.P<sup>2</sup> !) et achète un premier avion, un Potez 36. Dès lors, malgré une ou 2 tentatives vite avortées de rapprochement, la rivalité entre les deux clubs sera très forte jusqu'en 1935, suscitant sans fin de vives polémiques par articles de presse interposés. L'ACP<sup>2</sup> avait le soutien du directeur du quotidien « Le Petit Marseillais », Gustave BOURRAGEAS, qui offrit au club un Caudron « Phalène » en 1933 et, en remplacement après sa destruction en 1935, un Caudron « Luciole » !

Le CPTA pouvait, à un moindre niveau, compter sur l'appui d'autres journaux et notamment du « Radical »

Durant ces années, en dépit - ou à cause - de cette rivalité, les 2 clubs mènent une action dynamique qui se traduit par un accroissement du nombre d'adhérents et des heures de vol. L'ACP<sup>2</sup> passera ainsi de 53 membres et 680 heures de vol en 1933 à 72 membres et 975 heures en 1935, tandis que le CPTA s'enorgueillit en mars 1933 et depuis sa création de « 1500 heures de vol effectuées sans accident, 40 brevets obtenus, de nombreux voyages bouclés »

Cependant la philosophie des 2 clubs est assez différente.

Fidèle à sa devise « voler, faire voler », le CPTA privilégie plutôt l'école de pilotage et le vol tranquille en sécurité sans rechercher l'exploit.

« On va à Marignane en famille. Les femmes et les enfants volent. Les voyages s'accomplissent. Deux équipages ont bouclé le Tour de France en 1932. On se sert de l'avion comme d'une voiture. Voilà ce qu'il fallait démontrer. » écrit le président GLEIZE-RANDAL dans l'édition sportive du « Radical » du 19 mars 1933, et le bilan cité ci-dessus est « la preuve de l'efficacité des méthodes employées ».

L'ACP<sup>2</sup>, avec le soutien du « Petit Marseillais », et à grand renfort de publicité, n'hésite pas à se lancer dans des opérations plus spectaculaires.

Son grand succès sera la création et l'organisation du Tour du Sud-Est Aérien de 1933 à 1935.

La première édition en juin 1933 verra la participation de 17 appareils de 6 clubs différents.

La seconde en mai 1934 aura un succès encore plus important avec 20 avions venant de 11 aéroclubs et la participation d'une aviatrice célèbre : Maryse BASTIE en personne. De quoi enflammer la foule et plus encore...le journaliste du « Petit Marseillais » !!!

...« Mais un petit avion va se poser : c'est le Potez de mademoiselle Maryse BASTIE. Les hauts parleurs l'annoncent à la foule. Les personnalités s'empresent sur l'aire où elle va atterrir. Elue, pendant le voyage, reine du 2ème Tour, la charmante aviatrice, dont le moteur vient de s'arrêter, ouvre la portière de son appareil, et répond aussitôt aux compliments qu'on vient lui adresser. L'intérieur de son avion est un véritable boudoir. Des fleurs partout. Et le sourire de Maryse BASTIE ! Un poème ! La courageuse aviatrice, détentrice de tant de records, a vite fait de faire un brin de toilette, car la coquetterie féminine ne perd jamais ses droits. Glace, houppette, poudre de riz ! Mais tout cela très vite. Et voilà Maryse BASTIE se perdant dans la foule, toute simple et jolie dans sa robe d'été. »

« Le Petit Marseillais », 22 mai 1934.

La troisième en 1935 confirma la réussite des précédents avec 28 avions et la présence du Ministre de l'Air, le général DENAIN, qui assista à l'arrivée à Marignane et remis les récompenses.

Mais à la fin de 1935 la situation allait changer radicalement.

Depuis 1934 tout le fonctionnement du CPTA reposait sur un seul homme, Henri CHAPELET, à la fois moniteur de pilotage et gestionnaire.

Hélas en septembre 1935, celui-ci se tua avec un « Pou du Ciel » qu'il venait de construire et qu'il devait exposer à la foire de Marseille. Ce drame durement ressenti précipita la fin du club.

Des contacts avaient déjà été renoués avec l'ACP et la fusion des 2 clubs était réalisée dès la fin octobre. Le docteur GLEIZE-RANDAL, promoteur de l'aviation de tourisme en Provence, se retirait.

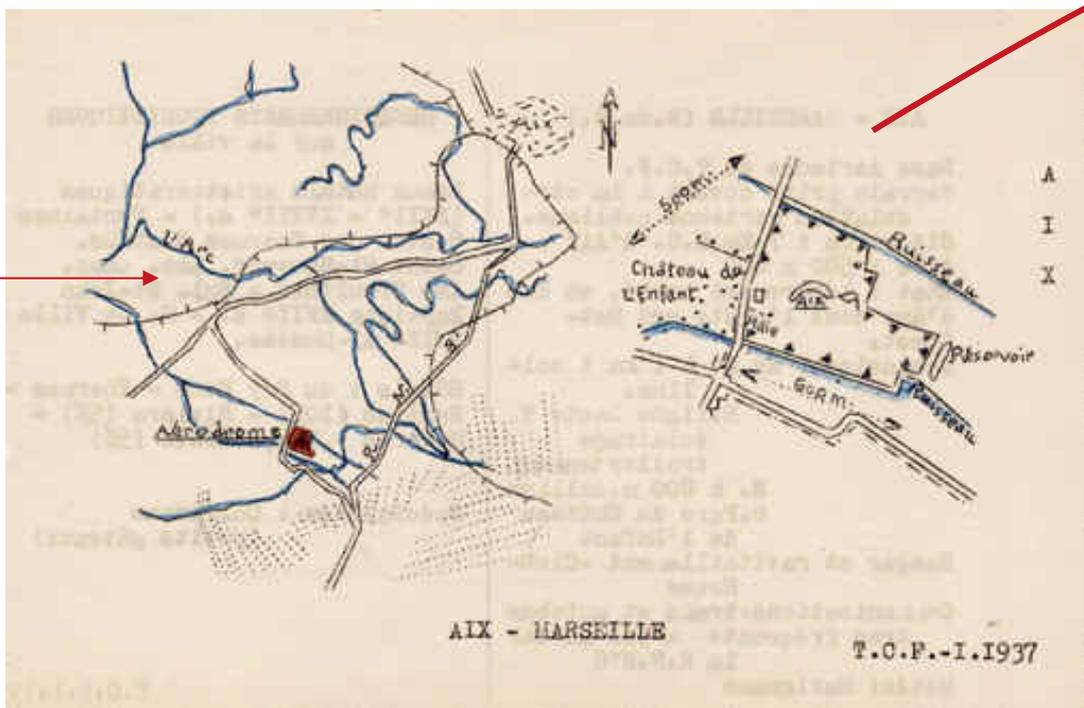
De son côté, l'ACP<sup>2</sup> cherchait depuis longtemps les moyens pour devenir propriétaire de son propre terrain. Fin 1935, grâce à divers soutiens, la somme nécessaire était réunie et le terrain acheté.

Au début d 1936, l'Aéro Club de Provence quitte Marignane et s'installe près d'Aix en Provence, sur le terrain de L'ENFANT où il poursuit ses activités jusqu'à la guerre en 1939.

## Le terrain de L'Enfant

Le terrain doit son nom à sa proximité avec le Château de L'Enfant. La carte ci-dessous permet de le situer avec précision. Cette carte rare -équivalent de nos cartes VAC- provient du Guide Aérien du Touring Club de France de 1937. Elle a été trouvée par Anne-Céline, animatrice du site internet « Pilotlist » (<http://www.pilotlist.org>) et transmise par Raymond Delaunay. Nous les en remercions. De façon surprenante, près de 70 ans plus tard le site est pratiquement intact ! Situé exactement sous le tour de piste actuel au niveau de la maison d'arrêt de Luynes, il est occupé par un champ de céréales. Ses limites sont parfaitement visibles : à l'Ouest la petite route qui le sépare du parc du château, au Nord, le lit du ruisseau qui le sépare de la prison, au Sud le lit d'un autre ruisseau. Au sol, à la lisière ouest on peut encore voir les restes d'une dalle en béton et des rails métalliques, probablement les vestiges d'un hangar. Le seul grand changement est la présence de la D 59 qui coupe le terrain en deux selon un axe nord-ouest/sud-est.

Emplacement du terrain actuel d'Aix les Milles



Le château de L'Enfant, (à ne pas confondre avec le Pavillon de L'Enfant situé au nord d'Aix en Provence), date du 18ème siècle. Il est inscrit à l'inventaire des monuments historiques qui établit un lien entre le château et Pierre Charles L'Enfant (1754-1825) architecte connu, notamment aux Etats-Unis, pour avoir dessiné les plans de Washington.

AIX - MARSEILLE (B. du R.)

RENSEIGNEMENTS TOURISTIQUES  
sur la ville

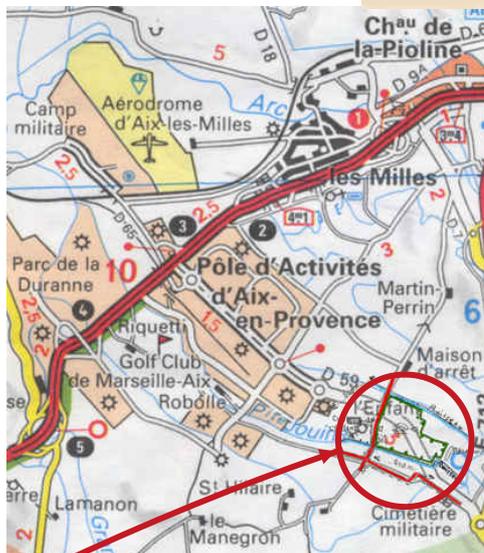
Base Aérienne du T.C.F.  
Terrain privé ouvert à la circulation aérienne publique.  
Situation : 7 Km.S.O. d'Aix .  
Aire : 500 x 600  
Etat : légèrement bombé, en dos d'âne dont l'arête est Est-Ouest.  
Obstacles : au N. à 1 km : colline.  
E.ligne haute T. éclairage trolley tramway.  
S. à 800 m. colline  
O. Parc du Château de l'Enfant  
Hangar et ravitaillement - Club-House  
Communications: trans et autobus très fréquents à 900 m. sur la R.N.N°8  
Météo: Marignane

Beaux hôtels aristocratiques (XVII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> s.) - Fontaines  
Restes des Thermes Sextius.  
Cath. St-Sauveur, anc. chap. des Urgulines - Egl. St-Jean Baptiste XVII<sup>e</sup> s. - H. de Ville XVII<sup>e</sup> s.-Musées.

Hôtels : du Roy René - Thermes - Sextius (10%) - Riviera (5%) - Moderne - Nègre-Coste (5%)

Spécialités : Calissons (petits gâteaux)

T.C.F.I.1937



La partie sud-ouest du terrain et la D 59 photo Y.Despas 21-02-2006

# CLUB-INFOS



## Voyages

Le programme des voyages et les listes d'inscription sont affichées au Club. N'hésitez pas à vous inscrire en liste supplémentaire, il peut y avoir des désistements. Chaque voyage sera précédé d'un ou plusieurs briefing en avril ou mai. C'est seulement à ce moment là que seront arrêtées les listes définitives des participants et des avions

Précisions :

le voyage en Sicile est prévu sur 4 jours : Aix Figari Salerno/ Salerno Catane/ Catane Salerno/ Salerno Aix

Parcours du Tour en France sur 4 jours : Aix-La Rochelle / La Rochelle-Ouessant / Ouessant-Blois / Blois-Aix. Il peut éventuellement être raccourci à 2 ou 3 jours.

Tous les pilotes peuvent participer. Pour un premier voyage, choisissez de préférence un voyage court

date	jours	destination	avions	places	contact organisation
Du 29 avril au 7 mai	9	CHYPRE	EH BD	6-7	A. MOTA
Du 20 au 27 mai	8	MAROC 1	EH BD VP	9-10	A. MOTA G. CASSAN
Du 2 au 6 juin	4	SICILE	EH BD	6-7	G. VINCENT
Du 10 au 16 juin	7	PRAGUE	EH BD	6-7	C. HACOUT P.ELKAN
Du 29 juin au 2 juillet	2 à 4	TOUR EN FRANCE	EH VP BD	9-10	G. CASSAN
Du 2 au 9 septembre	8	MAROC 2	EH BD	6-7	G. KOUYOUMONTZAKIS
Du 30 sept. au 1oct.	2	VENISE ou BALEARES	EH VP BD	10-12	?



### Sortie Albenga - Gérard Vincent

La préparation du voyage s'est faite le lundi 30 janvier avec Benoît Foussard : Itinéraire, répartition des pilotes par avion, et plans de vol.

Mardi 7 février nous nous retrouvons à 8h au club. Trois avions prévus au départ : BD., EH, VP, nous sommes 9 pilotes , 3 par avion.

Le temps est acceptable, volable, un peu brumeux surtout au sud.

Les plans de vol ont été déposés la veille, d'abord avec Internet et la borne Olivia , puis devant le peu de résultat obtenu, par fax.

Benoît vérifie que tout est OK, le départ est donné.

Je décolle à 9 h 15 avec EH, en compagnie de Gisèle et Georges.

Dès le décollage vers Saint-Tropez il se confirme que la visi est très moyenne, nuages épais vers le sud et la mer, soleil de face.

Pas d'amélioration jusqu'au VOR de Saint-Tropez que nous passons à 9h50, puis descente vers SW Cannes, 1000 pieds, puisque nous avons choisi le cheminement

sud jusqu'à Menton. Georges prend les commandes, SA Cannes à 500 pieds, la visi s'améliore, SB Cap d' Antibes, EA travers de l'aéroport de Nice, EC Monaco toujours à 500 pieds mer. À 10 h 24 Menton E, nous quittons Nice : 120,85 pour passer sur Milan 124,92.

Pour préparer ce passage je converse en « saxon aéronautique » depuis Aix. Surprise, Milan répond et ne va pas nous lâcher jusqu'à Albenga .

Nous longeons la côte italienne à 2000 pieds : Vintimille, San Remo, Imperia, difficile de se perdre sur cet itinéraire.

Appels réguliers de Milan, les Italiens aiment beaucoup les « estimés » sur le point suivant. À Alassio, j'essaie de quitter Milan, non, ils veulent que j'annonce Albenga, piste en vue. Virage à droite la piste est en vue et j'ai juste le temps de demander une « straight approach » sur la 27. Atterrissage à 10 h 50 sur la 27 qui fait 1420 m de long , en légère montée. Nous roulons vers le parking ou BD et VP nous rejoint bien tôt. Tant de vol : 1 h 40.

VP reprend un peu d'essence et nous ré-

glons la taxe, l'accueil sympathique. J'appelle cette fois en Italien, le restaurant Buco degli Artisti et une petite marche d'un quart d'heure nous amène à Villa nova d'Albenga .

Déjeuner Italien pendant lequel chacun donne ses impressions sur ce voyage.

Retour à l'aéroport et nous repartons. Gisèle est aux commandes, décollage à 15 h 15.

À Menton, le cheminement sud est refusé, ce sera donc le nord ,en route vers NIZ que nous passons à 16h00. Georges ayant assuré en « saxon » la sortie d'Italie. Lac St Cassien à 16h10, Salernes à 16h30, AE à 16h48 et nous sommes posés à Aix à 16h55.

Journée agréable malgré un temps moyen dans une ambiance décontractée pendant laquelle ceux qui découvriraient cet itinéraire , ont constaté que cela n'avait rien de difficile.

Un voyage court, à prix raisonnable, on peut faire un peu plus long, pensez à la Sicile.

#### Millau - Rodez

20 siècles, mais seulement 40 minutes de vol séparent ces 2 chef-d'œuvres : le pont du Gard et le viaduc de Millau. Une jolie ballade poursuivie jusqu'à Rodez pour déjeuner et retour après midi. Environ 300 NM aller retour.

#### Judi 9 mars

Avions : VP, EH, BD  
Instructeur : J.P Lutaud  
Inscriptions au Club



Montségur

photo Y.Despas

#### Les Châteaux Cathares

Une superbe ballade de château en château avec en fond Les Pyrénées. Parcours proposé : Aix-Lézignan par la côte, les châteaux, Carcassonne. Déjeuner et retour sur Aix. Environ 4h45 de vol

#### Dimanche 2 avril

Avions : VP, EH, BD  
Instructeur : ?  
Inscriptions au club

### 5ème Rallye ACAM-USPEG

Le 5ème Rallye ACAM-USPEG aura lieu :

#### Dimanche 30 avril de 9h à 19h

Rappelons qu'il s'agit d'effectuer un parcours de 45 minutes environ comportant 10 points tournants et de reconnaître et de situer précisément 10 photos sur une carte.

Chaque équipage, 1 pilote et 1 navigateur, dispose d'une demi-heure pour préparer sa navigation. Diverses épreuves à l'arrivée permettent de départager les ex-aequo. (Il n'y a pas d'épreuve de précision d'atterrissage).

C'est simple, intéressant, mais cela exige quand même de la rigueur et de la précision dans le pilotage.

Et puis cela permet aussi de rencontrer d'autres pilotes dans une ambiance sympathique et détendue.

Comme les années précédente le Rallye sera ouvert à des équipages extérieurs au Club.

Un tableau sera affiché au club pour les inscriptions et la réservation des avions.

Par ailleurs, l'organisation du rallye nécessite également la présence de commissaires, chronométrateurs, etc... Merci de vous inscrire. Nous comptons sur votre présence.

Soyez nombreux à participer.

#### Programme de la journée

9 heures : premier départ

16 heures : dernier départ

18 heures : résultats  
Remise des récompenses

19 heures : apéritif

Possibilité de déjeuner à midi  
au restaurant de l'aérodrome

## Programme activités 2006

MOIS	DATE	SORTIES - VOYAGES	AUTRES ACTIVITÉS CLUB	EXTÉRIEUR
MARS				
	Jeudi 9	MILLAU-RODEZ		
AVRIL	Dimanche 2	LES CHATEAUX CATHARES		
	Samedi 22		ASSEMBLÉE GÉNÉRALE	
	Dimanche 30		RALLYE	
MAI	Dimanche 7	CHYPRE 29-04 / 07-05		
	Samedi 13 Dimanche 14	SORTIE À DETERMINER		J.P.O avia. sans frontières
		MAROC 1 - 20-05 / 27-05		
	Samedi 27		DIPLÔMES B.I.A	
JUIN	Samedi 3 - Dimanche 4	SICILE 03-06 / 06-06		MEETING LA FERTE ALAIS
	Dimanche 11	PRAGUE 10-06 / 16-06	CAFE-CROISSANTS	
	Dimanche 18	JOUR LE PLUS CORSE		AVIA EXPO LYON 15/18-06
	Samedi 24		NUIT LA PLUS COURTE	
		TOUR EN FRANCE 29-6/2-7		
JUIL				
	Dimanche 16	SORTIE À DETERMINER		CHAMPIONNATS DU MONDE V à VOILE VINON 15 / 29-07
	Samedi 22		STAGE MONTAGNE ALPE D'HUEZ 22-07/29-07	
AOÛT				
	Samedi 26 Dimanche 27	St AFRIQUE - RIBEYROTTE		
SEPT.	Samedi 2	MAROC 2 - 02-09 / 09-09		
	Samedi 30 Dimanche 1	VENISE ou BALEARES		
OCT.				
NOV	Samedi 4		SOIREE CHATAIGNES	
	Samedi 11		STAGE V.S.V 11 / 18-11	



## Bravos !

**BB**  
Louis GIL  
élève de R.Delaunay

Félicitations

## Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en janvier et février :

Christian COULOMBE	pilote
Thomas LANCEY	pilote
Giorgio IMPARATO	élève pilote
Bertrand GRAU	pilote
Daniel BURCKBUCHLER	pilote
Yves RIMET	pilote
Fernand MORIZOT	élève pilote
Rodrigues GUILLE	pilote
Gilles RAYMOND	élève pilote
Elisa JUTISZ	pilote
Bruno CHARLES	pilote
Gaetan GENTILE	pilote
Edouard OGEDA	pilote
Daniel ABRAM	élève pilote

Bienvenue à l'ACAM.



M.Patrizio

Photomontage Y.D

Un « ACAMIEN » au secours de la Bonne Mère.

Michel PATRIZIO, élève pilote à l'ACAM, est mosaïste. Il est chargé d'un important et délicat travail : la restauration des mosaïques de Notre Dame de la Garde.

L'ensemble, sols, murs, plafonds représente environ 2 ans de travail, avec des techniques et des outils qui ont finalement peu évolué depuis les Romains ! Cela demande surtout, bien sûr, un grand sens artistique et l'erreur n'est pas permise.

Pour en savoir plus, vous pourrez regarder l'émission « **Des racines et des ailes** » consacrée à Marseille, le **vendredi 28 avril** sur France 3, et qui traitera de la restauration de la basilique.

Quant à l'avion, c'est pour Michel une vieille passion. Il a décidé il y a quelques temps d'apprendre à piloter, en passant d'abord par l'ULM puis aujourd'hui l'avion.

Son regret : que son métier ne lui laisse pas suffisamment de temps pour mieux préparer la licence PPL.

La faute à la Bonne Mère...

## La chute d'Icare...

Disons-le franchement : cette année la « **Soirée des Icares** » fut un échec, avec la plus faible participation jamais connue.

Cette soirée annuelle, dont l'objectif est précisément de rassembler le maximum de membres du Club et de fêter les pilotes brevetés dans l'année, n'a en effet réuni que 35 personnes ! Sur les 15 pilotes ayant réussi un brevet ou une qualification en 2005, 3 s'étaient excusés et 3 seulement étaient présents pour recevoir des mains de Patrick le traditionnel et symbolique petit souvenir marquant leur réussite !

Pour expliquer cette désaffection, on pourra sans doute évoquer des problèmes de communication – la soirée avait pourtant été largement annoncée – ou d'organisation, ou d'autres choses encore, mais la raison fondamentale est probablement ailleurs.

A l'évidence, cette manifestation, comme d'ailleurs d'autres formes de participation à la vie du Club, ne correspond plus aujourd'hui, pour une majorité des adhérents, à la conception qu'ils ont du club, et à ce qu'ils en attendent. Le monde change, les modes de vie et de pensée aussi.

Quoi qu'on en pense, qu'on le regrette ou pas, la vraie question est de savoir comment intégrer cette donnée, dans le fonctionnement associatif du Club.

# Assemblée Générale

## Samedi 22 avril à 15 h au club

## Bonne Mère !



## Flotte

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Janv.	Fév.	2006
RU	43.40	71.05	114.45
ZG	42.30	21.35	64.05
EH	8.45	33.40	42.25
VP	21.45	33.00	54.45
<b>Total ACAM</b>	<b>116.40</b>	<b>159.20</b>	<b>276.00</b>
NN	36.05	38.45	74.50
MB	26.30	33.35	60.05
BD	40.55	31.55	72.50
<b>Total USPEG</b>	<b>103.30</b>	<b>104.15</b>	<b>207.45</b>
FN	0.25	4.40	5.05
<b>Total Eguilles</b>	<b>0.25</b>	<b>4.40</b>	<b>5.05</b>
<b>TOTAL</b>	<b>220.35</b>	<b>268.15</b>	<b>488.50</b>

## Sièges VP

Les sièges avant de VP seront refaits à la fin du mois de mars.

Ainsi, tous nos avions seront équipés de sièges confortables permettant d'avoir une bonne position de pilotage.

Prenez-en soin. Evitez notamment de vous agenouiller dessus pour prendre quelque chose sur le siège arrière !

## ZG

ZG est sorti de GV fin février.

Il est maintenant équipé d'un échappement avec un silencieux.

## Sacoches

Toutes les sacoches des avions ont été changées et sont marquées du sigle ACAM ou USPEG.



# Prenez le plus grand soin des avions !