

# Contact !

Sept/ Oct.  
53  
2008

Donnez-vous  
des ailes  
**ACAM**

**Aéro Club Aix - Marseille**

**FFA** +  
Fédération Française Aéronautique

*Donnez-vous des ailes...*

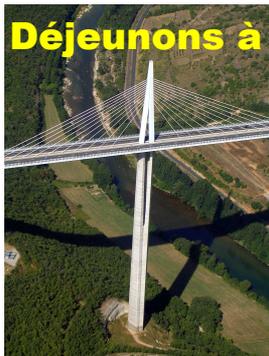
## 1908 ~ 2008



## 100 ans d'Aviation - Passion

Page 2/3

### Déjeunons à Rodez



VUE PLONGEANTE  
SUR LES COURBES  
ET LES JAMBES  
DU PONT DE  
MILLAU

Photos : Carole

Page 5

### Une Histoire d'AMOUR

suite & fin

Page 5

## SECURITE

Ça n'arrive pas qu'aux autres!...

**« La petite famille est déjà au club-house ; j'attrape la sacoche du EH viteuf (comme disent les d'jeunes...) et m'extirpe à peine poliment des conversations que tentent d'entreprendre le 'zident et autres collègues Fl... »**

Récit de Patrick BOUCHERON, Instructeur à l'ACAM

Page 6

### REGLEMENTATION

[à lire]

Patrick ELKAN, Ancien Commandant de bord, membre et instructeur à l'ACAM, vous relate : **Suite et fin « RAPPEL SUR LES PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE ET ALTITUDE DE TRANSITION »**

Page 4



## L'Edito

de Patrick BOURCHET

En octobre nous allons fêter le centenaire de l'aviation associative de loisir dans le ciel de Provence. Cette véritable épopée évoque les personnages, les avions, et les lieux qui ont vu naître l'aviation autour d'Aix et de Marseille. La plateforme de décollage et d'atterrissage a été un des points majeurs sur lequel nos pilotes ont dû porter leurs efforts pour trouver le bon lieu. Depuis ces premières années où le vol a débuté on pouvait acheter un avion, le construire sans trop de problèmes mais pour la piste il en va tout autrement.

Nos festivités sur 3 jours seront le signal du renouveau de l'aérodrome d'Aix les Milles.

Comme beaucoup de « choses » qui nous entourent, rien ne semble bouger et pourtant. Il y aura bientôt dix ans que l'Armée de l'Air a quitté le site d'Aix pour Salon, Istres...

Les cinq premières années furent passées à persuader nos dirigeants qu'il fallait garder cet aérodrome. Certains riverains craignant qu'il ne se transformât en Roissy2, voulaient le fermer sans voir arriver ce qui le remplacerait : Rocades, TGV, constructions diverses... Aujourd'hui il faut mettre à la disposition des entreprises les terrains de l'ancienne base aérienne pour développer des activités aéronautiques dans la partie située près de la piste et sans exclusion des autres activités. Pour un département coincé entre mer et montagne, il paraît surprenant que nos institutions soient si indifférentes ou muettes alors même que des entrepreneurs privés expriment leurs désirs de venir s'installer ici. Ce curieux mélange entre loisir et économie est le lot de tous les aérodromes de taille moyenne et notre aéroclub avec son passé aéronautique séculaire se retrouve en première ligne de ce genre de projet.

Il faudra aussi penser à embellir notre partie publique plutôt que d'accueillir avec poubelles, hangar en tôle ondulée, et restaurant fermé. Une base de loisir au troisième millénaire, c'est autre chose. Soyons aussi ambitieux que nos prédécesseurs. L'aéroclub d'Aix Marseille est prêt avec tous ces partenaires de l'aérodrome des Milles à relever le défi.

## « CENTENAIRE »

### De l'Aéro Club de Provence à l'Aéro Club d'Aix Marseille : 1908 - 2008 100 ans d'Aviation-Passion

*C'est le titre que nous avons choisi pour la manifestation du centenaire les 10, 11 et 12 octobre 2008 prochain.*

En octobre 1908 était fondé à Marseille, l'Aéro Club de Provence. 100 ans après, l'Aéro Club Aix Marseille (ACAM), héritier de cette longue histoire aéronautique, commémorera cet événement à Aix les Milles.

Comme vous le savez, nous préparons le Centenaire de l'Aviation en Provence en collaboration avec le CODAAM (Association regroupant tous les utilisateurs de l'aérodrome : associations de pilotes et de parachutistes, propriétaires d'avions, entreprises implantées sur l'aérodrome, ...).

Le vendredi soir 10 octobre 2008, nous organisons une manifestation à la mairie d'Aix-en-Provence : présentation du passé et de l'avenir de l'aérodrome clôturée par un cocktail.

Il est ouvert à tous les adhérents et nous invitons politiques et industriels susceptibles de relancer notre aérodrome.

Le budget prévisionnel est d'environ 15000 euros.

Chaque acteur y compris le club participe financièrement et nous acceptons les dons.

Si vous pouvez nous aider peut être par le biais de votre entreprise, contacter le Président.

Nous avons déjà une partie de notre budget, des dons de 100 à 500 euros seront les bienvenus.

Vous pourrez aussi nous aider en achetant timbres et gadgets ainsi que des tableaux du peintre de l'air KEREVEL (800 euros) que le club vendra pendant le week-end.

#### Troisième type d'aide pour ces 3 jours :

participer au fonctionnement de la manifestation.

Une soixantaine de demi-journée de bénévoles est nécessaire.

S'inscrire sur le tableau spécialement prévu à cet effet au club.



## 100 ans d'aviation et de passion à Marseille et à Aix en Provence, cela mérite bien d'être fêté.

Bien sûr ce n'est pas précisément le centenaire de l'ACAM dont l'origine remonte à 1945 avec la création de l'Aéro Club de Marseille.

Mais nous avons souhaité, rendre hommage, en rappelant leur histoire, à tous ceux qui ont ardemment défendu la cause de l'aviation depuis ses débuts, et rappeler que nous nous inscrivons aussi dans une longue tradition et un patrimoine régional un peu oublié.

Nous en sommes les héritiers et les continuateurs.

Héritiers d'une culture, d'une expérience, d'une passion qui furent assez vivaces pour, qu'après que la guerre ait tout anéanti, renaître avant même la fin des hostilités un autre grand Club.

Propagandiste de l'aviation, avec notamment l'organisation de grands meetings dans les années 50, l'Aéro Club de Marseille avec ses différentes sections reprend le rôle tenu par l'Aéro Club de Provence avant guerre.

Puis, plus directement, lorsque quelques anciens de l'Aéro Club de Provence reconstituèrent aux Milles à la fin des années 40 l'Association Coopérative de Pilotage de l'Aéro Club de Provence (ACP2), un partenariat s'établit avec l'Aéro Club de Marseille. Finalement, en 1960, un regroupement eut lieu, intégrant définitivement ce qui subsistait de l'Aéro Club de Provence dans l'Aéro Club de Marseille qui prit alors le nom d'Aéro Club de Marseille Provence (1) avant de s'appeler Aéro Club d'Aix Marseille en 1969.

Aujourd'hui, l'aviation a bien changé. Mais la passion demeure et ce centenaire sera aussi l'occasion de promouvoir notre activité et celle de la plate forme d'Aix les Milles.

(1) Il n'y a aucun lien avec son homonyme l'actuel Aéro Club de Marseille Provence qui a repris ce nom quand l'Aéroport de Marignane est devenu Aéroport de Marseille Provence.

■ Yves DESPAS

## Un mot de...

Yves DESPAS a fait un excellent travail d'historien, pour l'exposition j'ajouterais seulement quelques précisions pour mentionner les noms des précurseurs aixois, au nombre desquels figurent le marquis De Villeneuve-Trans, ancien élève du collège catholique d'Aix qui se livra à ce qu'il appelait des "expériences aéronautiques" à l'aide d'un Blériot du Circuit de l'Est dans le parc du Pignonnet et sur le champ d'aviation de la Torse à partir du mois de février 1911 et du RCVA, le Racing-Club Vélo d'Aix, qui favorisa ces exploits et la venue de Roland-Garros dans le même parc où il réunit et émerveilla une foule énorme le 2 novembre 1911.

■ Xavier FARJON

Le sculpteur **JORIOT** dont l'œuvre est centrée sur l'aéronautique accepte de présenter deux facettes de sa production lors des journées du Centenaire. Il s'agit d'une part d'une vingtaine de pièces métalliques de petite ou moyenne dimension qui devront être installées dans le hangar lequel devra être surveillé le jour et fermé la nuit et d'autre part de deux œuvres monumentales de 2 et 5 T environ qui devront être placées à l'intérieur de l'enceinte de l'aérodrome et pourront rester sur le tarmac au milieu des avions dont elles ont à peu près le même volume.

## PROGRAMME :

### • VENDREDI 10 OCTOBRE 19h :

Une réception à la Mairie d'Aix en Provence, sur invitation, pour commémorer l'évènement et parler du futur de notre aérodrome.

(Tous les adhérents du club sont invités).

Allocutions des Présidents de l'ACAM et du CODAAM

Une exposition retraçant ces 100 ans d'Aviation Passion, avec des documents et photographies inédits

### • SAMEDI 11- DIMANCHE 12 OCTOBRE :

Portes Ouvertes au Club à partir de 10 heures :

Expositions histoire des Aéro Clubs

Exposition philatélique

Bureau de poste avec édition d'un timbre et cachet spécial

Expositions de peintures et sculptures aéronautiques

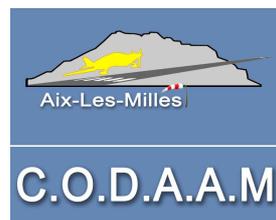
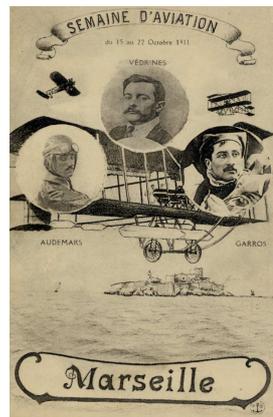
par le peintre KEREVEL et le sculpteur JORIOT

A partir de 14 heures : Baptêmes de l'Air

### • DIMANCHE 12 OCTOBRE :

Fly-in,

« Café-croissants »



## Messages :

Raymond **DELAUNAY** se bat vigoureusement depuis quelques semaines suite à une infection aux yeux. Raymond tu nous manques, reviens vite, nous te souhaitons un bon rétablissement, .

## RAPPEL SUR LES PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE ET ALTITUDE DE TRANSITION :

**2 - Expression de la position verticale en TMA et CTR :** Dans les espaces à fort trafic : au dessus des aéroports importants tel que Marseille, Nice, Montpellier, mais aussi sur les aéroports qui possèdent une procédure d'approche au instruments, les vols IFR partent des TMA avec un calage altimétrique au QNH. Ils doivent adopter le calage 1013,25 hPa pour la montée et la croisière. Il est nécessaire de définir une altitude où s'effectue ce changement. Cette altitude est : l'Altitude de transition ou Transition Altitude en anglais noter TA. Dans le cas général et sauf indication différente cette altitude est de 5000 ft. Si ce n'est pas le cas une information est notée sur les cartes au 1/1 000 000 sous la forme : par exemple TA 4100 pour 4100 ft à Perpignan ou TA 6000 pour 6000 ft à Clermont Ferrand. Inversement, les vols IFR entrent dans les TMA en niveau de vol et doivent adopter le calage QNH afin d'effectuer les procédures d'approche et d'atterrissage. Ce changement se fait au **Niveau de transition**. C'est le premier niveau de vol IFR utilisable au dessus de l'altitude de transition. Entre l'altitude de transition et le niveau de transition se trouve la **couche de transition** dans laquelle les avions, en montée et en descente, changent de calage altimétrique, et n'ont pas la même référence d'altitude. C'est pourquoi le vol en palier à l'intérieur de cette couche est interdit. Le niveau de transition est en général fourni par l'ATIS de l'aéroport lorsque celui-ci existe et fonctionne. Si ce n'est pas le cas, il est nécessaire de le calculer.

Exemple de calcul du niveau de transition

TA = 5000 ft et QNH = 1023 hPa :  $1013 - 1023 = -10 \text{ hPa} \times 30 \text{ ft} = -300 \text{ ft}$

Altitude pression du niveau de transition :  $5000 - 300 = 4700 \text{ ft}$

Premier niveau IFR utilisable est le FL 50

TA = 5000 ft et QNH = 1003 hPa :  $1013 - 1003 = +10 \text{ hPa} \times 30 \text{ ft} = +300 \text{ ft}$

Altitude pression du niveau de transition :  $5000 + 300 \text{ ft} = 5300 \text{ ft}$

premier niveau IFR utilisable est le FL 60

En résumé :

Si le QNH est en dessous de 1013 et jusqu'à environ 978 hPa, pour une altitude de transition de 5000 ft, le niveau de transition est le FL 50. Si le QNH est au dessus de 1013 et jusqu'à environ 1048 hPa, pour une altitude de transition de 5000 ft, le niveau de transition est le FL 60.

### 3 - Applications pratiques

**1er cas : Dans ou sous une TMA dont une altitude de transition est publiée**

- En dessous de 3000 ft au dessus du sol ( 3000 ASFC ) : L'altitude est libre au calage QNH.
- Entre 3000 ft sol et l'altitude de transition : **Altitude**. Calage de l'altimètre au QNH et application des règles 1 et 2.
- Au dessus du niveau de transition : **Niveau**. Calage de l'altimètre à, 1013,25 hPa et application des règles 1 et 2.

**2ème cas : En dehors d'un espace contrôlé et non en dessous d'une TMA dont une altitude de transition est publiée :**

- En dessous de 3000 ft au dessus du sol ( 3000 ft ASFC ) : **Altitude**. L'altitude est libre au calage QNH.
- Au dessus de 3000 ft au dessus du sol ( 3000 ft ASFC ) : **Niveau**. Calage 1013,25 hPa et application des règles 1 et 2.

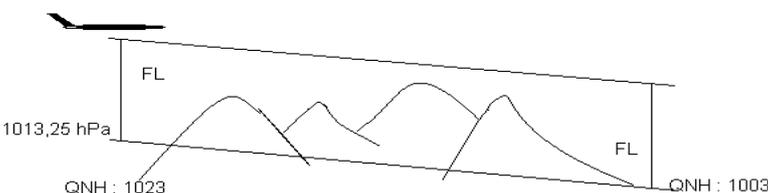
### Changement de calage en montée et en descente en présence d'une altitude de transition

- En montée : passage du calage QNH au calage 1013,25 hPa en traversant l'altitude de transition.
- En descente : passage du calage 1013,25 hPa au calage QNH en traversant le niveau de transition.

**Attention :** pas de vol en palier dans la couche de transition. ex : altitude de transition = 5000 ft et niveau de transition = FL 60 : pas de vol en palier à 5500 ft QNH.

### La navigation en niveau de vol

Dans le cas d'une navigation en niveau de vol, la position verticale de l'avion est déterminée par la distance séparant l'avion de la surface isobare 1013,25 hPa. Cette surface est indépendante du relief. En conséquence, lorsque nous volons en niveau de vol vers une zone de dépression, notre altitude vraie et donc notre hauteur par rapport au sol diminue. A noter que dans l'hémisphère nord les vents tournent autour des dépressions dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Si nous nous dirigeons vers une dépression le vent aura une composante venant de notre gauche, donc une dérive droite. En résumé, si nous naviguons en niveau de vol et que nous avons une dérive droite, nous nous dirigeons vers une dépression et nous nous rapprochons du sol pour une même indication de l'altimètre : **DDDD = Dérive Droite Dépression Danger**.



*Notez que nous venons de parler d'un espace se situant du sol à 3000 ft ASFC dans lequel l'altitude était libre, ne pas confondre avec la surface S, qui détermine les conditions météorologiques du vol à vue. Rappel : Surface S = 3000 ft QNH ou 1000 ft sol.*

■ Patrick ELKAN

# Une Histoire d'AMOUR Suite & fin

Thérèse devient ainsi la première femme à voler dans un avion.

Le lendemain elle écrit à son fils Jean :

« *Je suis montée en aéroplane avec Léon. Nous nous sommes enlevés et avons fait environ 200 mètres de vol. C'est épatant, d'une douceur, d'une souplesse dont rien ne peut donner idée. Tel on se figure voler quand on rêve, tel cela est.*

« *...demain on me fera une belle photo dans l'appareil. Le malheur est que je sois si lourde. J'arrive à peser 65 en robe de toile courte ! Toute la journée nous avons dit : si seulement Jean était là, c'est lui qu'on enlèverait bien ! tu aurais pu faire mille mètres et peut-être un virage »...*

Sa confiance en Léon et son avion est totale !

**« jamais plus on ne la reverra sur un terrain d'aviation »**

Thérèse aura les honneurs de la presse féminine, elle fera la une de La Donna en Italie et un article avec de belles photos dans Femina.

Elle fera quelques séances de pilotage,

mais abandonnera rapidement.

En 1909, Léon fera de nombreux meetings en France et en Europe, au Danemark en Angleterre, en Belgique, en Allemagne... Thérèse sera la plupart du temps du voyage.

Hélas le 4 janvier 1910 à Croix d'Hins près de Bordeaux, Léon Delagrangé fait une chute mortelle sous les yeux horrifiés de sa compagne.

La vie de Thérèse, écrasée par le chagrin, inconsolable de la perte de son amour, se brise net.

Elle se retire et se consacre à l'éducation de son fils. Elle

n'exposera plus ses œuvres et jamais plus on ne la reverra sur un terrain d'aviation.

Elle meurt à Paris en 1926, à 52 ans, à peu près oubliée de tous.

Thérèse Peltier, était sans doute une femme courageuse et probablement en avance sur son temps. Non seulement elle a osé faire ce vol, mais il lui fallut sans doute un certain courage pour, faisant fi des convenances, oser vivre publiquement avec l'homme qu'elle aimait et affronter le ju-

gement de ses contemporains en ce début du XX<sup>ème</sup> siècle. Peut-être, comme cela était fréquent à l'époque dans son milieu, n'avait-elle pas à 20 ans, vraiment souhaité ni choisi son mariage ?

**« c'était il y a tout juste 100 ans »**

Pour la punir sans doute d'avoir choisi le bonheur, lors des obsèques de Léon, célébrées en grande pompe dans la cathédrale d'Orléans, on lui refusa de s'approcher des premiers rangs et du cercueil, et c'est de loin qu'elle assista esseulée et en pleurs à l'enterrement de celui dont elle avait été la compagne aimée pendant 15 ans et qui fut sa seule passion !

C'était il y a tout juste 100 ans,

Thérèse fut la première femme à voler.

J'aime à penser qu'elle le fit par amour.

Sources :

Léon Delagrangé, le « dandy volant » Ed. Larivière.

« Aviatrices » Musée de l'Air et de l'Espace Ed. Altipresse.

■ Yves DESPAS

## Déjeunons à Rodez.

Tel était notre objectif, motivés par une rumeur persistante dans les locaux du club: Le restaurant de Rodez mérite d'y aller à pieds au départ de la 33. Bon, cette raison justifiait à elle seule de rejoindre Rodez, mais nous en avons d'autres, bien d'autres. Passer Avignon et son Palais, avoir une vue plongeante sur les courbes et les jambes du pont de Millau, revoir encore les arabesques bleutées du lac de Pareloup, étrange pièce de puzzle, géante mais égarée, dans un océan de verdure aux contreforts fait de nos modernes moulins-à-vent, pénétrer plus profondément encore dans cet Aveyron, terre aux échos culinaires exquis, aux promesses gustatives garanties.

Une fois notre but atteint, assouvis, fatigués mais laisserions notre plaisir lentement se dissiper Larzac pour n'être plus, aux fils des milles parvailleuses mosaïques irisées de mauve et d'argent: rait à nos yeux un spectacle unique où dans les s'arrosent ! MAIS, voilà la réalité fut toute autre, depuis bien longtemps dit on dans cette contrée voix nous rappelle à des considérations bien terre trer la citadelle, une clairance pour pénétrer la rions repartir. Le lac de rapetou c'est fait découper silencieusement l'encercler et en guise de flane ronde de Mirages qui, à près de 1000 à l'he-fragiles et petits, tout petits alors que nous pen- frontière du ciel. En bref, une balade magnifique bord de cette onirique expédition, Carole, pas- ment qualifiée pour cet exercice, jugez plutôt en Claudette artiste émérite toujours prête à ne rien laisser s'envoler sans qu'elle soit à bord. Enfin le pilote, dont on se dispensera bien volontiers des que ces machines volantes seront automatiques. Pilotes ! Vous qui lisez ces lignes, pour votre prochain vol, n'en choisissez pas une, ne prenez ni Carole ni Claudette, prenez les 2 !



heureux d'avoir goutté cette bonne chair, nous comme s'estompent doucement les plateaux du courus vers le sud, que d'inconsistantes et mer-La Camargue. Elle s'offrirait alors à nous et livre-marais les taureaux s'observent et les flamands à notre arrivée sur Rodez, plus de restaurant, fermé reculée, au passage de nos ailes sur Avignon, une à terre : il faut l'autorisation des Papes pour péné-CTR et sans elle c'est sans ailes que nous pour- en rondelle par les immenses éoliennes venues mands rose sur la faïence des marais salants, c'est re sont venus nous montrer combien nous étions sions être grands, très grands posés là, juste à la entre rêve et réalité. 3 personnes ont pris place à sionnée de vol, de prises de vue aériennes, haute- regardant <http://gallery.me.com/fbleinc#100196>,

■ Frédéric BLEINC

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VOLTIGE AERIENNE

**Benoit FOUSSARD (instructeur à l'ACAM), vient de participer au championnat de France de voltige aérienne, catégorie national 2 qui a eu lieu à Feurs du 26 au 29 août. il est arrivé 5<sup>ème</sup> et à frôlé la 2<sup>ème</sup> place à cause d'une pénalité importante sur le libre, malgré cette pénalité il arrive 5<sup>ème</sup> au classement général. Bravo !**



### SECURITE : Ça n'arrive pas qu'aux autres!...

Voyage programmé à Perpignan pour ce week-end de début août, en famille. Départ vendredi soir, retour dimanche. Le piper EH est réservé.

Consultation des NOTAM en début de semaine : tiens, le terrain est interdit à tout trafic non commercial entre 18h50 et 22h30, sauf dans le créneau 20h-21h, où aucun service de contrôle n'est rendu (auto-information).

Il faut donc viser juste pour arriver dans le créneau ! 150 NM environ par le cheminement côtier à 100 Kts, c'est pas trop compliqué comme calcul... départ prévu à 18h30.

Contact pris avec mon élève préféré de l'époque : ça serait bien si on pouvait décaler sa nav. en double, initialement prévue à partir de 16h30, vers le début d'après-midi : tout va bien, avec un échange de réservation entre les deux DR400/120, et au prix d'une demi-journée de congés, on arrive à reprogrammer le tout pour un départ à 14h30 (merci Robert !...).

Mais Fréjorgues aller-retour, avec l'escale « taxe d'atterrissage » et les formalités sûreté, ça prend quand même du temps : il est 18h lorsque nous immobilisons notre fringant coursier devant l'abreuvoir, et là, je l'abandonne lâchement à son apprenti-pilote, qui se charge de faire le nécessaire à son retour à l'écurie (merci Robert !...)

La petite famille est déjà au club-house ; j'attrape la sacoche du EH viteuf (comme disent les d'jeunes...) et m'extirpe à peine poliment des conversations que tentent d'entreprendre le 'zident et autres collègues FI... pas de temps à perdre, faut essayer de décoller le plus près possible de 18h30...

Arrivée à l'avion, pré-vol intérieure, début de pré-vol extérieure par la vérification des réservoirs (à quatre adultes dont moi et mes 90 kg bien sonnés, plus les maillots de bain, faut pas plus de 80 litres de kéro. pour respecter la masse max. : les utilisateurs précédents ont été invités à limiter le remplissage...). La jauge manuelle révélera que le plein

était effectivement limité : environ 25 litres par réservoir !... Après quelques pensées meurtrières, la consultation du carnet de route me permettra de trouver le petit mot manuscrit d'Arnaud expliquant qu'après 20 mn d'attente à la pompe Jet A1 occupée par un « gros l'avion », il avait renoncé à avitailler... Regrets d'avoir eu ces vilaines pensées, mais début d'agacement à l'idée de devoir avitailler avant le départ : l'ETD à 18h30 commence à relever de mission impossible !...

Bon, compte tenu des délais nécessaires à la mise en route et au chauffage de ce moteur à mazout, et puisqu'il y a de la main d'œuvre disponible, on va déplacer l'avion à la main vers la soute... On embarque les bagages, les documents de l'avion, ceux du pilote, et nous voilà à quatre à pousser.

Plein effectué, tout le monde embarque, et nous voilà fin prêts pour la mise en route : il est 18h40 ; ça roule vers 45, et nous sommes autorisés à remonter et nous aligner en 33 sans délai : bon, ça va l'faire, y'a pas trop de retard...

C'est Patricia qui est à la tour et nous autorise au décollage de sa voix douce : finalement tout va bien, le week-end s'annonce nickel-chrome. Puissance affichée, c'est parti, à nous la Catalogne !...

Tiens, bizarre bizarre, l'aiguille du badin ne décolle pas... le petit tapotis de circonstance avec l'index replié sur la vitre de l'instrument récalcitrant et le sourcil froncé n'y font rien : il faut bien se résigner à interrompre le décollage ; évidemment, comme Archimède dans sa baignoire, il ne me faut pas longtemps pour m'écrier (in petto, of course, car un peu penaud malgré tout...) : « j'ai trouvé !... », immédiatement suivi par : « p... de cache-pitot !... ». Je me remémore le film des instants précédents : visite pré-vol extérieure interrompue par la découverte du bas niveau dans les réservoirs et jamais terminée ...

Retour parking, madame descend récupérer l'objet du délit, et remonte à bord

en expliquant au deux passagers que la cause de l'incident est l'oubli de ce petit objet sur lequel figure pourtant une belle inscription en blanc sur fond rouge : « REMOVE BEFORE FLIGHT » !... Mon image de « chevalier du ciel » aux yeux de la passagère arrière (la copine du fiston qui est assis à côté d'elle...) vient sûrement d'en prendre un sacré coup...

J'avale mon ego, et ça repart pour un nouveau décollage sans problème...

Je me dis que puisqu'on est le premier vendredi du mois, tout le monde est autour du pot mensuel au club-house, et que donc personne n'a rien vu !... L'honneur est sauf... tout se déroule bien jusqu'au parking à Perpignan, que nous atteignons vers 20h30.

Pourtant, le lendemain après-midi, un message sur mon portable du 'zident souhaitant quelques explications sur ce QRF... ma parole, y'a des espions partout !...

Comme tout compte-rendu établi dans le cadre du « retour d'expérience », celui-ci est totalement anonyme ! (T'a'ar ta gueule, Robert, si tu me dénonces !...); ce n'est bien sûr que la fibre « sécurité » qui anime tout bon FI qui me fait vous relater ces faits peu glorieux... dans le seul but, vous l'avez déjà compris, de vous rappeler que la pression d'un horaire impératif à respecter est la mère de tous les dangers, et que, quelle que soit notre expérience, personne n'est à l'abri. La pression du temps qui passe eu égard à un impératif d'horaire à respecter ne saurait être plus forte que l'application raisonnée des procédures prévues dans le manuel de vol ou la check-list...

Moralité : « en avion léger pressé jamais ne sera, la pré-vol en entier toujours tu feras ! » (vieux proverbe chinois...).

■ Patrick BOUCHERON

## Un nouvel INSTRUCTEUR [F.I.]...

Gérard CASSAN, 62 ans, pilote [TT 09/07/98], qualification maritime, montagne, membre du conseil d'administration de l'ACAM, vient d'être titulaire de la licence de « *Flight Instructor* » [instructeur]. Gérard vient tout juste de rejoindre l'équipe des 17 instructeurs du club et commence à peine l'instruction. Toutes nos félicitations.

Contact : 06 87 53 05 81



### Bienvenue à...

Flavien <b>GHIRARDO</b>	Elève Pilote
Thomas <b>GUION</b>	Elève Pilote
Jean Pierre <b>JEAN</b>	Pilote
Elliot <b>LALLOUCHE</b>	Pilote
Vincent <b>LIQUIERE</b>	Pilote
Stéphanie <b>NAUDAN</b>	Elève Pilote
Dominique <b>TARTANSON</b>	Elève Pilote
Véronique <b>TORRES</b>	Pilote
Jean <b>YACONNA</b>	Pilote

### Lâchés

Eve <b>ESQUEVET</b>	07/08/08
<i>Elève de A.ROSTAIN</i>	
Mario <b>DOMINGO</b>	26/08/08
<i>Elève de R.RIPERT</i>	

### PPL / A

Chantal <b>PRADELLES</b>	22/08/08
<i>Elève de A.ROSTAIN</i>	
<i>7ème de l'année 2008</i>	

## → KESKISPASS

### Flotte

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Juil.	Août	2008
QF	82:05	70:16	525:48
RU	86:49	93:17	717:25
ZG	110:46	94:26	557:14
ZK	69:58	82:57	407:42
EH	0:00	0:00	103:17
LR	0:00	0:00	19:07
DD	0:24	55:33	55:57
<b>Total ACAM</b>	<b>350:02</b>	<b>396:29</b>	<b>2388:33</b>
NN	47:10	41:58	263:03
AS	41:30	78:47	387:03
BD	56:26	73:54	412:35
<b>Total ANEG</b>	<b>160:48</b>	<b>194:39</b>	<b>1062:41</b>
<b>TOTAL</b>	<b>510:50</b>	<b>590:68</b>	<b>3429:40</b>

### Permanences :

pour ceux qui n'ont pas encore effectué de PERMANENCE : nous vous invitons à vous inscrire soit sur OPENFLYERS dans la ligne permanence, soit auprès de Catherine :

**ce n'est que 3 à 4 heures par an par personne !!!**

### PROCHAINS VOYAGES ~ SORTIES DU CLUB\*

Berlin Tempelhof	ANNULE	
Castellon de la Plana	Du 25/10 au 26/10/ 2008	

Pour les INSCRIPTIONS voir les organisateurs, et s'inscrire au tableau du Club.  
\* Sous réserve de modifications !

### Cours Théoriques :

Cours de préparation au théorique PPL et BB :  
reprise le SAMEDI 18 OCTOBRE de 10h à 12h.  
Infos : Arnaud ROSTAIN

### Do you speak english ?

*Cours d'Anglais Aéronautique*

Vers le 20/25 octobre, le soir de 19h à 21h, prévoir 8 séances étalées sur 4 mois.

**Baromètre : au 13/09/2008**

**• 323 Adhérents.**

