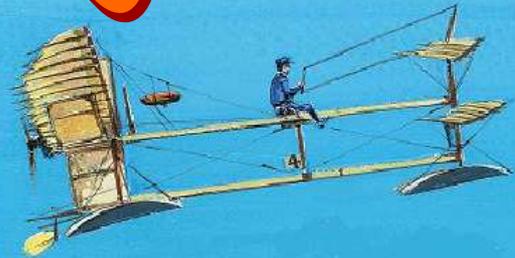


Contact !



N° 62-MARS / AVRIL 2010 *KICAR*



Edito

Patrick BOURCHET
Président ACAM

Notre assemblée générale se tiendra dans quelques semaines le :

SAMEDI 24 AVRIL à 15H00.

Je vous invite à y participer. Chaque avis compte, notre association est formée de 300 adhérents dont 100 à 150 constitue l'assemblée générale. J'essaie avec le conseil d'administration de maintenir la prise de décision au plus près de vous. Ainsi l'assemblée vote le budget prévisionnel qui contient les grandes et les petites orientations de la vie du club dont la participation aux heures de vol, celle aux heures d'instruction et la cotisation annuelle. Notre assemblée décide les évolutions de notre flotte : achat d'un avion de plus, ce fut le cas pour le Cessna QF en 2007 ou remplacement du Robin 160 chevaux par le Régent 180.

Cette année nous aurons l'avenir du Piper Diesel EH entre les mains. Réparé : est-ce que nous le gardons ou est-ce que nous le vendons, pas réparé le remplace-t-on et par quel avion ? J'aurais tendance à dire par le même Piper en 160cv pour avoir un quadriplace à un prix inférieur aux 180cv et intéressant pour nos sorties Calanques et petites navigations à une heure du club. Nous vous présenterons bien sûr les chiffres clé sur cette affaire. Nous n'avons pas fait un bon choix il y a 3 ans. L'envie de nouveauté avec des économies était très tentante. L'aéroclub est un lieu de loisir-plaisir où il faudra toujours conjuguer une gestion rigoureuse avec l'envie de piloter des avions beaux ou nouveaux ou économique. Ne regrettons rien mais n'oublions pas ce faux pas.

Envie d'en débattre ?
Rendez vous le 24 Avril.

Bons vols à toutes et à tous.

IL Y A CENT ANS...

Fabre au décollage

Cent ans après, le 28 mars 2010, nous tenterons, si la météo le permet, au même endroit, avec une réplique de l'appareil original construite en matériaux modernes, la réédition de cet exploit www.fabre2010.fr



ICARES Edition 2009



Montserrat explose!



St Barth repose!

*L'Assemblée
Générale
de l'ACAM*

samedi 24 avril
à partir de 15h

SOYEZ NOMBREUX

L'Assemblée Générale de l'ACAM

UN REGARD SUR NOTRE ASSOCIATION

Dis Patrick, c'est quoi l'ACAM ? Voilà une bonne question, si l'on veut savoir chez qui et avec qui on vole à l'heure ou l'assemblée générale se prépare.

L'ACAM, au contraire d'une société commerciale, est une association de personnes aimant l'aéronautique, qui ont décidé de mettre en commun des moyens pour assouvir une passion commune, l'envie de voler. Elle ne cherche pas l'enrichissement de ses actionnaires, elle a simplement vocation de permettre à ses membres de mener une activité qu'il ne pourrait se permettre seuls, par manque de moyens ou de temps. C'est donc une association loi 1901 à but non lucratif.

Chaque membre adhérent est à la fois l'actionnaire et le bénéficiaire de l'association, de ses biens et de ses activités, à la fois les passagers et l'équipage de notre « avion ». Il va de soi qu'il est nécessaire que des hommes et des femmes fassent fonctionner cette "machine". C'est le rôle des administrateurs élus par tous les membres de l'association, des bénévoles participants à diverses commissions, des instructeurs et des salariés. Mais au-delà de ces membres actifs, nous sommes tous concernés par la vie du Club, par son évolution, par ses choix, par son fonctionnement. Chacun doit apporter sa pierre à l'édifice.

Le Club accueille en moyenne trois cent personnes chaque année, fait voler huit appareils dont ceux de l'ANEG. C'est une structure importante, le nombre d'heures de vol nous place parmi les aéroclubs les plus importants de la FFA. Elle donne satisfaction à ses membres, grâce à ses bénévoles, MAIS ces derniers sont trop peu nombreux !

Certains membres sont adhérents depuis de longues années. Ils savent que la vie du club est faite de petits gestes qui ont une grande importance pour l'association : assurer une permanence le dimanche et autres jours

fériés (une fois au moins dans une période s'étalant sur trois ans), faire le plein d'essence à la fin de chaque vol, rentrer les avions (à plusieurs, au moins à deux) dans le hangar pour leur éviter de rester dehors l'hiver par grand froid ou l'été par grande chaleur, poser les "flammes" qui protègent les tubes "Pitot", poser les "protège saumons" des avions Robin, avertir le collègue que l'on va arriver en retard, ouvrir et fermer le club, la liste est longue... Il en est toutefois encore qui considèrent le club comme une société de service : prendre la sacoche de l'avion, voler et rentrer chez soi. Ce n'est pas l'esprit à l'ACAM.

Ce que nous souhaitons, c'est l'implication de chacun selon ses disponibilités, son savoir, ses compétences, pour faire du Club un lieu de plaisir et de convivialité à chacune de ces nombreuses activités. Un pilote disait "C'est une question d'état d'esprit...". C'est effectivement le cas, chaque membre se doit de se mobiliser de temps en temps pour le club, de s'impliquer, de partager avec les autres membres, bref d'être un acteur responsable.

Combien de club existe-t-il où l'on ait cette liberté de voler sans contraintes (hors celles réglementaires bien sûr), la chance d'avoir à disposition de nombreux avions de types différents, la possibilité de réserver à distance, la chance de découvrir de nombreux sites remarquables grâce à des voyages organisés, et de profiter de nombreuses animations (Châtaignes, pot mensuel, ICARES, Café-croissants, Rallye ANEG, etc.). Si vous avez des idées, elles sont les bienvenues. Nous avons également la richesse de partager ces aventures avec l'ANEG, très complémentaire de l'ACAM. C'est pourquoi nous avons aujourd'hui des membres issus de tous horizons, de différents pays, cultures, langues...

Le samedi 24 avril 2010, à partir de 15

heures, ce sera notre Assemblée Générale. C'est un moment fort de notre vie associative qui permet à la fois de tirer le bilan de l'année écoulée (comptes, vols, activités, difficultés, etc.), de prendre des décisions pour l'année à venir et de pouvoir réfléchir et se projeter vers le futur : quel avenir pour notre passion, quels avions, avec quel budget, comment maîtriser le risque et assurer la sécurité des vols. Ce sera également l'occasion de renouveler les membres administrateurs. Chacun d'entre vous peut postuler pour peu qu'il soit prêt à donner un peu de son temps et de son énergie. Il suffit de déposer votre candidature, plusieurs places restent ouvertes.

Il existe également d'autres voies pour aider son club : les tâches sont nombreuses, en informatique, en entretien des avions, en suivi au quotidien, etc. L'association a besoin de vous, alors proposez vos idées, votre contribution : c'est facile, il suffit de faire le pas.

LA PORTE DU CLUB EST GRANDE OUVERTE A TOUTES ET A TOUS.

D'ici là, bons vols.

✉ Comité de rédaction

L'assemblée Générale de l'Aéro Club Aix Marseille :

Rapport moral et financier 2009, budget prévisionnel, rapport du commissaire aux comptes, votes, élection au conseil d'administration... Nous souhaiterions que tous les adhérents soient présents (sinon donnez pouvoir à un autre membre). Tous les membres de l'ACAM peuvent prétendre à la **candidature au poste d'administrateur**, soit par courrier, soit en rencontrant d'autres administrateurs, sinon au secrétariat.

Un apéritif clôturera l'assemblée.

1. Les **association loi 1901** est en France une association à but non lucratif soumise à la loi du 1er juillet 1901 mise en place par Waldeck-Rousseau (ex-ministre de l'Intérieur, alors président du Conseil) et du décret du 16 août 1901. Auparavant, il fallait une autorisation royale pour constituer une association, même après la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789. La Constitution française de 1848 avait autorisé la création d'associations mais l'avait de nouveau interdite un an après.

IL Y A CENT ANS...

8 Mars 1910

Raymonde de Laroche première femme brevetée pilote.



Elise Deroche, née le 22 août 1884, jolie jeune femme romanesque tente sans grand succès une carrière au théâtre. Sous le nom de Raymonde de Laroche qu'elle s'est choisie, elle fréquente la « haute société » et est attirée par les sports mécaniques. Elle pilote moto et voitures et assiste aux premiers vols des pionniers comme Santos Dumont et Henry Farman. Charles Voisin, dont elle sera la compagne, lui donne la possibilité de voler. Le 22 octobre 1909 elle effectue un premier vol solo puis plusieurs dans les jours et mois qui suivent. Le 10 février 1910 au meeting d'Héliopolis elle effectue un vol de 20 km lui permettant d'obtenir son brevet de pilote qui lui sera délivré par l'Aéro Club de France le 8 Mars 1910 avec le N° 36. Elle participe des lors à de nombreux meetings dont un en mai à St Petersburg en présence des membres de la famille impériale et du Tsar Nicolas II qui la reçoit en personne et lui offre un bijou, une décoration et un titre de baronne qui désormais ne la quittera plus ! Le 8 juillet à la grande semaine de champagne 1910, elle est victime d'un grave accident. Bras, jambes et hanche brisés, malgré de grandes souffrances elle déclare cependant qu'elle revolera, ce qu'elle fait en septembre 1911 comme passagère puis en février 1912 comme pilote. Elle participe à nouveau à des meetings. En septembre 1912 elle sort indemne de l'accident de voiture qui coûte la vie à son compagnon Charles Voisin. Elle continue à voler et remporte la Coupe Femina (vol le plus long effectué par une femme) en 1913. Pendant la guerre elle perd son mari, qu'elle avait épousé en 1914, mort au combat, et son fils, né en 1903, victime de la grippe espagnole. En 1919 elle reprend ses vols et le 12 juin porte le record féminin d'altitude à 4800 mètres. Elle vise à nouveau la Coupe Femina. Le 18 juillet, au cours d'un vol d'entraînement au Crotoy sur un Caudron G3, son instructeur décide de terminer le vol par un « looping » avant d'atterrir. Mais sans doute parti trop bas, l'avion s'écrase tuant sur le coup ses 2 occupants.

Raymonde de Laroche avait 35 ans. Au-delà d'avoir été la première, elle fut une grande aviatrice. L'histoire offre parfois d'étranges coïncidences ! Le Brevet de pilote-aviateur de Raymonde de Laroche, le premier au monde attribué à une femme, est daté du 8 mars 1910. Le jour même où, à Copenhague, une réunion internationale des femmes socialistes, sur proposition de l'allemande Clara Zetkin, décidait de faire du 8 mars une journée internationale de la femme pour l'égalité des droits. Hasard ? Sans doute, mais comment n'y pas voir un symbole ? Ce début du XX^{ème} siècle, qui assiste émerveillé aux balbutiements de l'aviation, voit aussi grandir l'aspiration des femmes à l'égalité des droits et plus de liberté. Les mouvements féministes se développent. Ainsi le mouvement des « Suffragettes », réclamant le droit de vote, en Angleterre puis ailleurs en Europe. Si certaines femmes s'engagent dans l'action sociale ou politique, d'autres prendront des voies plus personnelles, comme par exemple de s'imposer et rivaliser dans des domaines jusque là réservés aux hommes. Et l'aviation naissante, que les hommes maîtrisent à peine, et qui enthousiasme les foules offre une formidable opportunité de mettre un trait d'égalité, pour l'habileté, le sang-froid, la ténacité, le courage, entre les pilotes, hommes ou femmes. Très tôt les femmes furent présentes dans l'aviation. Car si Raymonde de Laroche fut la première, elle ne fut pas la seule. Avec elle, Hélène Dutrieu, Marie Marvingt, Jane Herveu, Harriet Quimby aux USA furent parmi les premières. Quelles que furent leurs motivations, qu'elles en aient été conscientes ou non, nul doute qu'elles ont aussi, à leur façon, apporté leur contribution au long combat pour les droits et l'émancipation des femmes initié par Olympe de Gouges en 1791, et qui se poursuit encore.

28 mars 1910

Henri Fabre invente l'Hydravion

Henri Fabre est né à Marseille le 29 novembre 1882 dans une famille de marins et d'armateurs. Très jeune, il observe les oiseaux et essaie des modèles réduits. Après la mort de Lilienthal qu'il admirait, il décide en 1896 de faire de l'aviation. En 1903 il obtient une licence es-science à l'univer-

sité de Marseille II « monte » à Paris pour faire des études d'ingénieur à l'Ecole Supérieure d'Electricité dont il sort diplômé en 1906. A Paris il prend contact avec le milieu aéronautique, notamment avec Ernest Archdeacon qui lui présente Gabriel Voisin. A son retour à Marseille son père lui ouvre un crédit important qui lui permet



d'acheter « l'Essor » un remorqueur à partir duquel il fait de nombreux essais, dont un lui vaudra un bain glacé à Noël 1909 dans le vieux port ! Il engage l'ancien mécanicien du capitaine Ferber Le 28 mars 1910, et le lendemain, il réussit plusieurs vols en décollant de l'Etang de Berre devenant ainsi l'inventeur de l'hydravion. Il n'était auparavant jamais monté dans un avion ! Il tentera sans succès de commercialiser son appareil. Le pilote Jean Becue participe en 1911 au concours de Monaco

avec un appareil qu'il détruira sur des rochers. Edouard Badin (inventeur de l'anémomètre connu sous son nom) en achète un qui sera détruit à Enghien. Un exemplaire est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, un autre dans l'aérogare de Marseille-Provence. Membre éminent de l'Aéro Club de Provence, il en est le Président de 1920 à 1923 puis Président d'honneur dans les années 30. Henri Fabre est mort à Marseille le 28 juin 1984 à l'âge de 102 ans. Pour commémorer le centenaire de l'hydravion une association : « Fabre-2010 » a été constituée et a construit une réplique, mais avec des matériaux modernes, du Canard qu'elle envisage de faire voler sur l'étang de Berre le 28 mars prochain. L'appareil sera également présenté à Biscarosse au rassemblement international d'hydravions du 13 au 16 mai.



Pour plus d'information voir le site internet www.fabre2010.fr

ICARES 2009



Une réussite totale cette année encore ! Les ICARES : quid ?

I comme *incontournable* ; les femmes pilotes sont à l'honneur pour recevoir le prix d'excellence (5 nominées) dans les catégories Brevet de Base et Licence de Pilote Privé avec bien sûr, ils ne sont pas oubliés nos pilotes masculins au nombre de 11 et Bernard LEVASSEUR, avec une Licence instructeur.

C comme *convivial* : une soirée festive et décontractée où jeunes et moins jeunes ont répondu présent à l'appel.

A comme *ambiance* ; une ambiance aéronautique autour d'une équipe de « Go » dévouée et sympathique sous la houlette de Valérie, notre pilote dans l'organisation et l'animation de cette soirée.

R comme *repas* : une table exceptionnelle (agapes raffinées) qui a fait le régal des 55 convives.

E comme *esprit* : l'esprit aéronautique – faire partager, donner à travers nos instructeurs, participer (jeunes pilotes et moins jeunes) et transmettre à cette communauté d'hommes et de femmes vouée à l'excellence, cette passion.

S comme *satisfait* : pour Valérie PINCE et toute son équipe.

Bons vols à nos pilotes récompensés et rendez-vous à l'année prochaine pour l'édition ICARES 2010 avec la même passion...

✈ Véronique TORRES

Montserrat explose! St Barth repose!

Jeudi 11 février 2010, le dôme du volcan Soufrière Hill, situé sur l'île de Montserrat à 70km au nord de la Guadeloupe, s'est partiellement effondré provoquant outre des nuées ardentes un large panache de cendres volcaniques.

Celui-ci s'est élevé à environ 15km au dessus du volcan selon les témoignages de pilotes de ligne. Les vents d'altitude ont ensuite entraîné une partie des cendres en direction du sud atteignant ainsi les îles de l'archipel de Guadeloupe dès l'après midi du 11 puis la Martinique dans la matinée du 12. Composé de cendres et de SO₂ le panache s'est développé sur plus de 800 km vers l'est et plus de 200 km vers le



sud. Les épaisseurs de dommages aux avions sont nombreux et significatifs : Abrasion pare-brise et bords d'attaque, infiltration des circuits pneumatiques y compris pitots, érosion parties mobiles moteurs, fusion et vitrification de silice (principale cause d'arrêt réacteur) et contamination des liquides. Entre 1973 et 2000, environ 100 avions de ligne ont subi des dommages pour un coût de 250 millions d'euros. 7 événements ont conduit à des extinctions de réacteur à des distances comprises entre 150 et 600 NM de la source. En 1989, un Boeing 747 de la compagnie British Airways a connu une extinction momentanée mais simultanée de ses quatre moteurs, à proximité du Mont Galunggung à Java (Indonésie). Outre la gêne à la navigation (visibilité réduite) les

Des incidents similaires se sont produits en 1991 aux Philippines lors de l'éruption du Pinatubo et en 2000 au Japon. Depuis l'IATA et l'OACI se mobilisent pour prévenir ce genre d'incidents et tenter d'apprendre à y faire face. Ainsi il y a quelques semaines le centre en route de la navigation européenne sud-est a participé à un exercice à échelle européenne. Il a été simulé au niveau navigation aérienne une éruption violente de l'Etna avec dégagement d'un gigantesque nuage de cendres (VA, *volcanic ashes*, dans les messages météo) s'étendant jusqu'à Nice et Gênes ; avec toutes les conséquences imaginables et à évaluer en l'occasion. Les services prenant part à l'exercice étaient nombreux et variés : météorologie, observatoires de volcanologie et de sismologie, contrôle aérien, aéroports, régulation du trafic, pilotes, compagnies aériennes... Ayant participé à l'exercice en tant que régulateur au CRNA d'Aix, et ayant taquiné à plusieurs reprises le Stromboli ainsi que l'Etna lors de navigations à travers les Eoliennes (les îles bien sûr, n'essayez pas les gros moulins !) le sujet ne m'était pas totalement inconnu. Cependant à la veille de voler au départ de l'aéroport du Raizet à Pointe à Pitre, et lascivement allongé sur la plage de Deshaies en face de l'île de Montserrat, j'étais loin d'imaginer lorsque le ciel s'est obscurci pour prendre une étrange teinte rose orangé, que Soufriere Hill venait d'exploser ! S'en est suivi l'attente pour moi et ma petite famille qui devait voler en ma compagnie le...12. L'aéroport est resté fermé 3 jours le temps de tenter de dégager les 3 millimètres de cendre recouvrant piste, voies de circulation, avions et installations. Une semaine plus tard il était encore interdit aux avions équipés de réacteurs de les mettre en marche au parking. Un tracteur assurait leur déplacement entre l'entrée/la sortie de piste et leur poste de stationnement. Les 3 cessna 172 de l'aéroclub de l'aviation civile ont été arrêtés de vol pendant 5 jours, pour permettre leur nettoyage et assurer une remise en service sans risque. C'est donc après deux sorties manquées et après avoir goûté aux désagréments qui touchent aussi les humains (gêne respiratoire, irritations, contacts quasi permanents...) que nous avons retrouvé notre ami Laurent, heureux propriétaire d'un C172S qu'il loue à l'aéroclub. Mercredi 17 février la splendide machine nous attend sur le parking. La cendre omniprésente mais quelque peu dissipée épargne désormais le tout dernièrement francisé F-OOOO. Laurent est toujours facétieux même lorsqu'il choisit l'immatriculation de son avion acheté aux Etats-Unis. Amateur de fromage, n'a-t-il pas immatriculé son premier avion, F-ONDU ! Pour l'une de ses premières navigations dans les Caraïbes, F-OOOO allait donc conduire ma petite famille et tOntOn LOLO à Saint Barthélemy. La navigation ne demande pas une grosse préparation. Nous cheminerons d'île en île, la météo est bonne, pas de *volcanic ashes*, nos deux passagères sont aussi légères que le vent, le devis de masse et centrage est très rassurant malgré les réservoirs presque pleins, et Laurent fera le guide. Nous décollons des plus de 3200 mètres de la piste de Pôle Caraïbes et stabilisons à 500 pieds afin de survoler la barrière de corail entre la rivière salée et l'extrémité nord-ouest de Basse Terre, la partie luxuriante et montagnueuse de la Guadeloupe. Sous nos ailes l'eau turquoise du Grand cul

de sac marin dont émergent quelques îlets où se pressent des plaisanciers, îlet à Fajou, îlet Caret. Puis nous quittons les côtes de ce département d'outre-mer à 1500 pieds en prenant le cap de l'île de Montserrat que nous voyons déjà. Des nuages fragmentés se sont formés au-dessus et sous certains d'entre eux nous pouvons voir des colonnes blanches s'élever du sol. Des cendres aspirées. Nous naviguons au vent du volcan par confort et sécurité. Cela nous permet d'apercevoir le cratère affaissé et les langues de cendres qui s'avancent en mer et qui ont augmenté la superficie de l'île. Laurent nous désigne le site de l'ancien aéroport et du village de Bethel. Une surface morne et désolée le recouvre désormais. Rien ne permet de dire que la vie a existé ici jusqu'en 1997, date de la première éruption récente. Un peu plus loin au nord un nouvel aérodrome et de nouvelles habitations pour les 5 000 habitants (sur 15 000) qui ne se sont pas résolus à quitter leur terre. Nous survolons ensuite l'îlot inhabité de Redonda, dernier point de report demandé par la tour de Montserrat avant de contacter Nevis. Nous longeons sur leur façade orientale les îles de Saint Kitts et Nevis et contactons en traversant une troisième frontière en



45 minutes le contrôle néerlandais de Juliana. La fréquence du contrôle d'approche de l'île de Saint Martin (française et néerlandaise) est quelque peu encombrée, les vols commerciaux inter-îles ou transocéaniques sont nombreux. Après avoir décliné l'autonomie de l'avion ainsi que le nombre de personnes à bord - « *F-OO, say fuel'n souls* » - nous préparons l'arrivée sur cette piste mythique de St Barth. Laurent me décrit la procédure qui est à suivre avec précision et rigueur. Ici pas d'improvisation. Notre premier atterrissage se fera en piste 10 face à la baie de Saint Jean, le vent étant orienté au 130 ° pour 15 nœuds. C'est-à-dire en franchissant le col qui se trouve en courte finale à 150 pieds au dessus du seuil et à seulement 150 mètres de celui-ci ! Autant dire qu'il faut raser la route du col en prenant soin de ne décapiter personne, en anticipant la dégueulante et les turbulences en amont du col et en contrant la pompe qui nous soulève sitôt le col franchi au moment où il faut suivre une pente vertigineuse sans accélérer. L'ensemble me fait toucher à environ 250 mètres du seuil, il me reste 400 mètres de piste en pente descendante pour arrêter l'avion. Eh oui, sinon ce serait trop facile ! J'ai l'impression d'avoir déjà avalé la moitié de la piste quand je commence à freiner, mais je peux relâcher l'action avant d'arriver sur la raquette. Lors du demi-tour pour remonter la piste vers le parking l'aile passe au-dessus du sable blanc de la plage. On s'y voit déjà et nous la rejoignons directement car l'agent Afis nous annonce que les tours de piste ne sont

autorisés que le matin. Je serai donc obligé de revenir pour passer en revue le programme de qualification de site, remise de gaz en piste 10, atterrissage en piste 28 avec finale courbe notamment. Ce n'est pas pour autant une punition de s'installer sur le sable fin de la plage. L'eau est transparente et chaude, Anne observe de magnifiques poissons multicolores au-dessus d'un récif à quelques coups de palme de nos bains de soleil. Nous passons le reste de la journée dans la baie de Saint Jean entre le restaurant de plage, le sable et la mer. Nous redécollons à 17 heures après un peu de shopping des filles et l'achat de cigarettes pour les collègues de PTP (90 centimes d'euro le paquet, mauvaise incitation !). Nous décollons rapidement en 10, derrière un bimoteur, alors qu'un commuter s'est annoncé à Frégate c'est-à-dire à l'entrée de la baie en contre QFU pour la 28. Après l'envol nous serrons le relief pour croiser le twin otter à la même altitude sur la baie. Nous montons à 5500 pieds en route vers Antigua distant de 75 nautiques. La croisière se passe serenement, l'appareil bien réglé, le PA deux axes enclenché. Confortablement installé dans le siège en cuir j'ai encore la tête à St Barth. V.C. Bird, l'aéroport international d'Antigua, me sort régulièrement de ma méditation pour me demander notre distance du VOR afin d'effectuer des informations de trafic. Achetons-leur un radar ! Au passage de la verticale de l'aéroport il nous reste 55 nautiques à parcourir. Nous calculons l'heure estimée d'arrivée à Pôle Caraïbes à CS +15 minutes ce qui correspond précisément à la nuit aéronautique sous cette latitude. En effet en se déplaçant à la surface de la terre et en s'approchant de l'équateur, la trajectoire du soleil observée tend vers un mouvement perpendiculaire à l'horizon. Ce qui a pour effet de voir le soleil disparaître plus rapidement sous l'horizon. Le soleil décline et nous passons à travers une couche épaisse de cumulus, la lumière est magnifique. Après une finale ILS nous atterrissons sur la piste illuminée alors que le vol Air France pour Orly en B777 demande la mise en route. Il fait déjà nuit et encore 28°C lorsque nous parquons l'avion. Nous n'avons pas réussi à faire du vol de nuit comme nous l'avions tout de même envisagé avant le départ, étant tous deux qualifiés VFR de nuit. La journée fut « galère » selon Laurent, la routine, et délicate pour nous, pilote comme passagères. Voler aux Antilles est une expérience très exotique. Les navigations sont plutôt faciles mais il faut prendre en compte une forte déclinaison magnétique, de longs et nombreux survols maritimes, de nombreux changements de FIR, beaucoup de petits états indépendants, d'où de nombreuses formalités à remplir à chaque escale (prévoir un nombre certain de *General declarations* si possible pré-remplies afin de gagner du temps), des phénomènes météorologiques et atmosphériques inhabituels. Les températures rencontrées affectent les performances des appareils utilisés sur des pistes qui sont souvent courtes. Et *last but not least* il vous faudra sacrifier à l'emploi forcé de l'anglais. Malgré toutes ces particularités le plaisir est souvent au rendez-vous. Si vous êtes tentés l'ACACG (Aéro Club de l'Aviation Civile de Guadeloupe) accepte un petit nombre d'inscriptions de pilotes de passage comme d'autres clubs locaux d'ailleurs.

UN NOUVEAU « F.I » AU CLUB...

Certes, mais l'un des plus anciens membres.

Bernard LEVASSEUR membre très actif depuis de nombreuses années à l'ACAM, vient d'obtenir la licence de « F.I » [Flight Instructor], c'est-à-dire d'instructeur de vol. Il entre dans le « cercle » des quelques 20 instructeurs du club qui contribuent à la formation et au maintien de compétences des pilotes. Qui ne connaît pas Bernard Levasseur à l'ACAM !

Vous l'avez nécessairement croisé, aux assemblées générales puisque il y présente, avec d'autres, les comptes de l'association, ou lors des multiples activités du club comme les baptêmes, le jour le plus Corse, des convoyages, la nuit la plus courte, les rallyes, vols de nuit... Mais, aujourd'hui avec la formation de deux jeunes élèves, il souhaite de l'aide dans sa fonction de trésorier, car entre sa famille, son job sur Marseille et l'instruction, il lui sera très difficile d'assurer cette responsabilité. Encore une fois, merci Bernard pour tes précieux services au sein de l'ACAM, et bravo pour ton nouveau titre.



[Photos : Bernard aux Milles en 1968-et en 2009 en stage FI à Toussus.]

✈ Bernard GUERIN

De nouveaux outils informatiques pour le Club pour tous.

Depuis le 9 février 2010, le club a changé de version pour son système de réservation OpenFlyers. Ce n'est qu'une première étape dans la modernisation de nos outils informatiques dans laquelle le Club s'est engagé. Que nous réserve donc cette année 2010 ? Voici la liste des principaux chantiers prévus :

1. Bascule du **système de réservation** d'OpenFlyers en version 2.0

● Une meilleure ergonomie, de nouvelles fonctions (météo, saisie enrichie des réservations, trombinoscope, etc.)

2. Mise à niveau et **fiabilisation des données**

3. Bascule du **système de gestion des vols** depuis AERO21 vers OPENFLYERS

● AERO21 est un logiciel non maintenu. OpenFlyers s'est doté d'une gestion des comptes pilote qui permettra un accès en ligne sécurisé de ses propres vols.

4. Une réflexion est en cours sur un **nouveau site web** plus convivial et interactif, avec forum, photos, etc.

5. Toutes ces modifications induiront des changements de configurations des **postes de travail** dans le club pour accès sécurisé à Internet.

A court terme, chaque membre est sollicité pour mettre à jour ses données personnelles et des qualifications. Pourquoi ?

● pour préparer la nouvelle gestion des adhérents, compte pilote et vols

● pour que chacun reste informé et alerté des dates de péremptions des licences et visites médicales.

Rappelons que les assurances ne couvrent que les pilotes à jour de leurs documents officiels. C'est donc un devoir de chacun que de veiller à la validité de ses licences et qualifications.

Comment rentrer ses données ? La procédure est simple et rapide. Dans le nouveau menu « Données », choisir « **Affichage et fiche**

personnelle ». Remplir dans la section fiche personnelle :

- sa date de naissance, nationalité et sexe
- charger si vous avez une photo pour le trombinoscope (que l'on peut accéder via le menu « Liste des membres »)
- son adresse email, pour rester informé des changements de réservations
- son adresse et numéro de téléphone.

Pour les qualifications, aller dans le menu « Données », « **Qualifications** »

◦ Dans la liste déroulante, choisir « FFA » et cliquer « Ajouter ». Entrer le numéro de licence FFA et la date de péremption de la licence (31/12/2010 puisque renouvelable tous les ans)

◦ Choisir ensuite « PPL ». C'est aussi valable pour ceux qui ont encore une licence TT. Entrer le numéro de licence, la date d'obtention et la date d'expiration de la qualification SEP. Le club n'ayant pas de bimoteurs, il n'y a pas de qualification MEP.

◦ Choisir ensuite « Visite Médicale ». Renseigner cette fois la date de dernière visite et la date de fin de validité du certificat médical classe 2.

◦ Entrer ensuite sur le même modèle toutes les autres qualifications : anglais (FCL1.028), Maritime, Montagne, Vol de nuit, etc.

C'est fini. Vous avez contribué efficacement à la mise en place de nos nouveaux outils.

Cela vous passionne ? Vous souhaitez vous aussi apporter vos compétences au Club ? Envoyez juste un message électronique sur « informatique at aeroclub-acam.org ». Bon vols à tous.

✈ Robert FARGIER



Aéro Club Aix - Marseille



Tél : 04 42 24 21 70
www.aeroclub-acam.org

DATES A RETENIR

Examens Théoriques

- **PPL A : 19/05/10**
 - **BB : 02/06/10**
- Attention : clôture des inscriptions 20 jours avant examen.

Facteurs Humains

De prochaines sessions sur les facteurs humains seront prochainement planifiées.
Restez à l'écoute et consultez régulièrement le tableau au Club.

Cours Théoriques

Préparation au théorique du PPL(A).
Tous les samedi de 10h à 12h
[sauf pendant les périodes des vacances scolaires]
Participation : 80 euros
Pour l'année.
Instructeur :
Arnaud ROSTAIN

PPL - BB - Lâché (e)(s)

27/01- J. Marc CHINCHOLE [Elève P. ELKAN]	L
24/02- S. DUHAL [Elève B.FOUSSARD]	PPL
01/03- P. MURTAS [Elève C.REQUI]	PPL
20/01- F. BALLANGER [Elève G. CASSAN]	L
29/01- J. MOUTTE [Elève C. REQUI]	L
06/02- G. ABIHANNA [Elève J.F. RIPERT]	L
02/03- T. LEGRAS [Elève J.P. LUTAUD]	L
11/03- L. CONSALES [Elève J.P. LUTAUD/BCT]	PPL

NOUVEAUX MEMBRES

P : Pilote – EP : Elève-Pilote
EP J. Sébastien GRELLET-AUMONT
P Rémy DUVERNET

INFO

réduction du nombre de sessions par an pour passer le théorique du PPL et du BB.
6 sessions seulement par an pour le PPL à Marseille.
Pour + d'infos voir avec votre Instructeur.

STAGES DE PERFECTIONNEMENT

Le club met en place pour les pilotes brevetés déjà avancés après le PPL, ou qui voleraient peu, des stages de perfectionnement permettant d'aller au delà des connaissances déjà acquises. Ces stages se déroulent sur l'avion de son choix, en petit groupe de 2 ou 3 pilotes selon l'avion, sur deux jours avec l'instructeur de son choix. Ils permettent de réviser la théorie et la pratique des vols en mettant l'accent sur la sécurité et les bonnes pratiques de l'aviation.
Ils sont considérés comme du maintien de compétences : le club offre donc la double commande. Les pilotes payent simplement l'heure de vol en solo. Compter 2 heures de vols pour le stage environ. Les premiers stages commencent en janvier 2009. S'inscrire sur les panneaux dédiés au Club. Si besoin de plus de renseignements, contacter Jean-Pierre LUTAUD ou Patrick BOURCHET.

- Prochaines dates :**
- Mercredi 24 / jeudi 25 mars.....B.FOUSSARD
 - Lundi 29 / mardi 30 mars.....B.FOUSSARD
 - Mercredi 14 / jeudi 15 avril.....P.ELKAN
 - Jeudi 22 / vendredi 23 avril.....S.BARSCUD

TELECHARGEMENTS

www.meteo.fr/aeroweb/info/guide/guide.pdf

FLOTTE AVIONS	QF	RU	ZG	LL	EH	CT	Total ACAM	AS	BD	NN	Total ANEG	GLOBAL 2009
Janvier	38h	51h	43h	16h	00h	00h	148h	20h	14h	22h	56h	204h
Février	34h	33h	51h	28h	00h	00h	146h	26h	27h	27h	80h	226h
CUMUL	72h	84h	94h	44h	00h	00h	294h	46h	41h	49h	136h	430h

VOLS de NUIT 2010

Du 22/03/10 au 25/03/10
Avion LL :
Avion BD :
Organisateur :
Patrick BOURCHET
Instructeurs :
Patrick BOURCHET
Claude REQUI

Vous inscrire auprès de Patrick ou de Cathy
(aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr).

CHANGEMENT D'HEURE D'ETE

Le dimanche 28 mars 2010 à 2 heures du matin il sera 3 heures.

12UTC = 14h locale

Newsletter

N'hésitez pas à vous inscrire à la Newsletter, vous recevrez gratuitement, chaque semaine, la liste des SUP AIP France en vigueur.
www.aeropublications.com

LE MEMO du Pilote VFR

www.ff-aero.fr

Nombres d'adhérents
Au 31/03/2009
237 membres

7^e RALLYE AEROPACA

3 avril au 9 mai 2010



Le rallye AEROPACA aura lieu du 3 avril au 9 mai 2010. Il est ouvert à tous les pilotes brevetés.

Bien que se déroulant exclusivement sur des terrains de la Région P.A.C.A., tous les pilotes des autres régions ou même de pays voisins peuvent y participer et sont bienvenus.

<http://www.aeropaca.org/>



Du 8 Avril au 11 avril 2010

Organisateur : Thomas ENDRES

PDF-Download en téléchargement : <http://www.aero-expo.com/aero-en/visitors/news.php>

ETOILE FFA 2010

Top Fly'in 2
du 30 juin au 4 juillet 2010



Cette année le Top Fly'in se pose à Niort...



Rallye ACAM ~ ANEG 2010

Il s'agit d'effectuer un parcours imposé de 50 minutes environ comportant 10 points tournants et de reconnaître et positionner précisément 10 photos sur une carte. Chaque équipage, 1 pilote 1 navigateur, dispose d'une demi-heure pour préparer sa navigation.

L'utilisation du GPS est évidemment interdite ! Diverses épreuves à l'arrivée permettent de départager les ex-æquo. Il n'y a pas d'épreuve de précision d'atterrissage. Les élèves pilotes peuvent participer comme navigateurs ou passagers en place arrière. Comme les années précédentes le Rallye sera ouvert à des équipages extérieurs au Club. Un tableau sera affiché au club pour les inscriptions et la réservation des avions.

apéritif
Barbecue à midi
SOYEZ NOMBREUX

Dimanche 25 avril

PROCHAINES SORTIES :

- Biscarosse
- Istanbul
- Salerne
- Propriano
- Flying Tour FFA
- RedBull à Bucarest

Si vous avez des photos **INSOLITES** qui ont un rapport avec l'aviation déposez les au PC du club

Tous les détails dans les prochains numéros de Contact !



EUR AVIA - Cannes 2010
SALON INTERNATIONAL de L'AVIATION GENERALE
Dates : 4 au 6 juin 2010
Lieu : Aéroport International de Cannes-Mandelieu (France)
Web : www.eur-avia.com



AIRVENTURE 2010 OSHKOSH
Dates : 26 juillet - 1er août 2010
Lieu : Oshkosh (USA)
Web : www.airventure.org



RENCONTRE AUTOUR D'UN VERRE...

TOUS LES 1^{ERS} VENDREDIS DU MOIS À PARTIR DE 18H30

PARTICIPATION AUX FRAIS DE 3 € PAR PERSONNE. LES FAMILLES SONT LES BIENVENUES, VEENEZ NOMBREUX.

CONTACT : VALÉRIE PINCÉ 06 15 08 09 16

Vendredi 2 avril 2010

« Café-croissants »

Tous les deuxième dimanche du mois, un aéroclub de la région P.A.C.A. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :

Le prochain aura lieu :

- **11 AVRIL 2010**
[AC DU Var à Cuers]
<http://www.aeropaca.org/>

Contact !



Directeur de la publication : Patrick BOURCHET Rédacteur/Graphiste : Larbi KHOUALED
Ont collaboré à ce numéro : Yves DESPAS - Bernard GUERIN - Fred SARKISSIAN - Véronique TORRES - Serge BELMONTE - Robert FARGIER - Françoise BERTRAND - Valérie PINCE - Gérard VINCENT - Bernard LEVASSEUR.
Edition : COREP Aix-en-Provence