



Aéro Club Aix - Marseille



BARBECUE DU PRESIDENT

10 ans de présidence



Samedi 2 octobre 2010

**La NAISSANCE
Du CONTRÔLE
AERIEN**

page 4

**RUBRIQUE PHOTOS
INSOLITES**

Cessna-172 de la

**Douanes Françaises devant
hangar ACAM**

L'ANEG

fête ses 40 ans

page 2





Déjà dix ans...

Très belle soirée le 2 octobre au Club House où le conseil d'administration a voulu fêter mes dix ans de présidence. Je vous remercie pour vos témoignages. Je tiens à les partager avec toute l'équipe, salariés et bénévoles qui ont fait du club ce qu'il est aujourd'hui. Mention spéciale à la section de l'ANEG des Bouches-du-Rhône avec qui nous affrontons une période difficile pour l'aviation de loisir dans la plus parfaite harmonie sans doute parce que nous partageons la même passion et le même sens du bénévolat qui créent des liens d'amitié. C'est elle qui nous unissait samedi dernier.

J'inscris ma Présidence dans la perspective de deux objectifs :

- ◆ un à court terme : permettre à chaque adhérent de voler en sécurité avec du bon matériel, des facilités pendant la préparation au sol et des formations pour progresser dans une ambiance amicale et de loisir
- ◆ un plus long terme : donner un avenir au club.

Regardons le passé : il y a vingt ans l'équipe dirigeante a choisi le Robin Dauphin comme avion école. Il y a quinze ans, l'effort a porté sur le Club House.

Aujourd'hui il faut rajeunir la flotte. Tous les avions neufs sont ceux issus des nouvelles technologies qui font des merveilles dans le milieu ULM.

Dès à présent, le Conseil d'Administration se penche sur les biplaces motorisés ROTAX pour retrouver un avion économique pour les élèves avec le plaisir de piloter un avion neuf avec des équipements modernes facilitant le vol. C'est un virage significatif qu'un grand club comme le nôtre, que la FFA classe parmi les quinze premiers de France sur 600, doit savoir prendre à temps dans la sérénité.

Bon vol à tous.

Le barbecue du Président

10 ans déjà !!



Un barbecue bien réussi et sympathique, dans une ambiance chaleureuse et amicale, c'est ce qu'ont vécu une cinquantaine de personnes du Club ce 2 octobre 2010.

Car voilà 10 ans, en 2000 que Patrick Bourchet était élu Président de l'ACAM, avec le conseil d'administration suivant :

- ◆ Patrick Bourchet (Président)
- ◆ Xavier Farjon (Secrétaire général)
- ◆ Françoise Bertrand (trésorière)
- ◆ Gérard Vincent (Flotte)
- ◆ M. Decobert (Animation)
- ◆ J.J. Baussan, D.J. Bernard, Ph. Laurent, J.P. Lutaud, G. Casan, A. Baldi, B. Levasseur, G.Kouyoumontzakis, C. Deflassieux et J. Chevillotte (administrateurs).

Avec Patrick, beaucoup sont encore au Club et œuvrent dans l'ombre pour faire fonctionner le Club et rendre service aux membres. Ils méritent également un grand coup de chapeau.

Pour l'occasion, Patrick se vit offrir un livre d'or. Ce fut également l'occasion de grand moment de poésie lue par Xavier, d'émotions en se remémorant les grands événements de cette dernière décennie.



Ce fut aussi une immense joie de voir réunis enfin les anciens et moins anciens instructeurs, à plusieurs milliers d'heure de vol chacun. Le record fut battu vers 1h du matin, quand la photo en or rassembla les pilotes réunissant tous ensemble plus de 111 000 heures de vols. Merci à eux de nous faire partager leur passion et leurs expériences.



Et comme chantait Patrick (Brueel of course) : « Rendez-vous dans dix, même heure même lieu » !!!

L'ANEG fête ses 40 ans

Voyage dans les Pyrénées, au pays de l'Amitié

Tous les deux ans, L'ANEG organise son grand rassemblement national. Cette année, le rendez-vous avait un caractère exceptionnel : l'ANEG fêtait ses 40 ans. 40 ans dans les airs avec tous ses moyens possibles : aéromodélismes, parapentes, parachutisme, ULM, aviation légère, planeurs et moto planeurs, etc. C'était donc une occasion rare de partager ce moment de bonheur que nous offrait l'ANEG

A Aix, la relation intime très complémentaire de l'ANEG et de l'ACAM dure depuis presque 10 ans. C'est long et court à la fois. Et nous avons la chance à ce jour que les deux « piliers » de l'ANEG, Daniel et Jacques, soient devenus respectivement Président et Trésorier de l'ANEG au niveau national. C'est peu dire qu'ils ont été mis à contribution avant, pendant et après le rassemblement, dépensant leur temps et leur énergie sans compter. Tout cela à la fin de l'été bien chargé comme il se doit chaque année, par les rendez-vous en Corse et les baptêmes à Cuers et Vinon.



Pour Patrick, Bernard, Gérard et moi-même qui avons réservé le ROBIN de voyage F-GULL, ce déplacement de deux jours est un pur bonheur. D'abord parce que l'ANEG a choisi Pamiers – Les Pujols (LFDJ), en Ariège, près des Pyrénées. C'est donc un autre plaisir qui nous attend, à l'aller comme au retour, celui de découvrir cette belle chaîne de montagne du Sud. En Provence on connaît plutôt les Alpes...

Je joue le régional de l'étape : ne le répétez pas, mais je suis né à Foix (personne n'est parfait !). Les Pyrénées, je connais un peu, je montais les châteaux cathares à pied étant jeune. Cela tombe bien, avec Gérard, on prépare une navigation aux petits oignons (entendez par cela pilotage que je suis, avec 2 GPS pas moins), pour survoler ces fameux châteaux.

Gérard concocte une directe sur Leucate, dans un ciel sans nuage au FL65. Je prends la main pour surfer sur les châteaux. On enchaîne les noms qui chantent (mais ce n'est pas le pays de Pagnol) : Quéribus, Peyrepertuse, Arques (château habité), Puylaurens, Puivert, Montségur (la légende de la bataille des Albigeois), Roquefixade et le fameux château de Foix (mes racines !). Les appareils photos crépitent.

Il est temps de rejoindre Jacques à Pamiers, où l'on pose au milieu d'ULM, planeur, moto-planeur, parachutiste. Nous avons la clairance, Jacques et Daniel nous accueillent comme des VIP. Nous passerons une après-midi de rêves, à contempler les machines, à voler en moto planeur, à dialoguer avec les parachutistes qui n'hésitent pas à vous montrer les ficelles du métier (je sais elle est facile !). Arrivés trop tard, nous n'aurons pas l'occasion de nous inscrire pour le Rallye. Et la journée se terminera par une démonstration d'aéromodélisme. Je reste scotché par les progrès qu'on fait ces machines, véritable drones miniatures. Le clou de notre voyage arrive : la soirée de gala et de fermeture des réjouissances se prépare. Et l'intendance, les cuistots, sont au charbon. Voilà cinq jours qu'ils servent quelques 400 personnes venues là camper pour les festivités. L'ANEG a une organisation incroyable, quasi militaire : hébergement sous tente de luxe, restauration, activités, relations avec les autorités aéronautiques, militaires et locales pour obtenir les autorisations. C'est un modèle du genre !!!

Suite page 4

L'invité de marque est M. TRIGANO père, maire de Pamiers et sponsor officiel. Les discours vont se relayer pendant une bonne paire d'heures, dans une chaude ambiance chutistes, qui n'ont pas lésiné sur les voix de Daniel et de Jacques auront mosphère « bon enfant » combine le les cris, les chants et pour terminer, la gâteaux d'anniversaire : « Happy Bir-parle que le français ou le patois !)

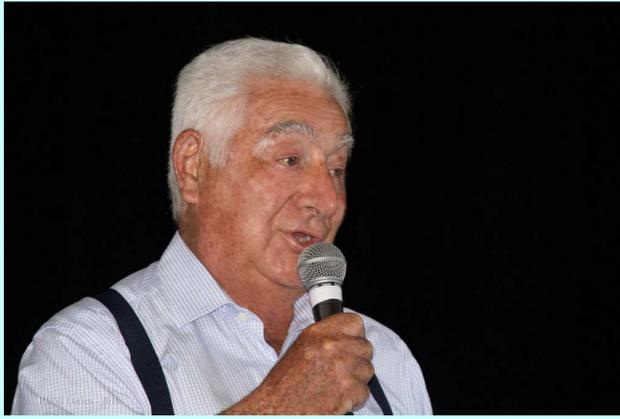
A une heure avancée de la nuit, après la de ses « Jacquettes », la fête se finira âges confondus. On ne pouvait rêver plaisir partagé collectif.

Il est temps de dormir (très peu) et le toyage. Encore quelques photos d'ouveaux autogyres, de vrais bijoux.

Place au retour maintenant. Les choses s'effectue par le toit des Pyrénées. Di-Patrick, instructeur et pilote montage, tée s'effectue progressivement, métho-ascendances sur les bons versants. Et tin, par déjà 18° de température au sol, Il nous faudra tout le talent du maitre et nous retrouver à 11500ft au dessus de paysages familiers : le Pas de la case, station de ski des Angles et les magni-se lasse pas du paysage. Cap sur le nous permet d'admirer de loin : Le il sort !). Le Canigou, majestueux, im-ne à Perpignan. Il est temps de nous Ales, notre étape intermédiaire, qui a le l'aérodrome un restaurant gastronomi-taurerons en se remémorant les bons profitant de refaire le monde de l'avia-Club House !! Enfin, le repos et quel-chauffée par le soleil d'été. Beaucoup du beau monde, je n'en dirai pas plus ! Le retour à Aix est une formalité. Mer-ROBERT, à Jacques DEDIEU qui aura des organisateurs de cette magnifique

Pourquoi l'ANEG ne fête-telle pas ses 40 ans chaque année ? Ah si, il y aura un autre rendez-vous en 2012, peut-être à Saint-Girons ou dans un autre lieu de France.

A bientôt, donc.



maintenue par le cercle des para-éléments liquides. Seules les fortes raison de ce brouhaha . Cette at-repas, les rencontres, les discours, mise en scènes de cinq superbes thday, l'ANEG » (oh pardon, on ne

traditionnelle photo de Jacques et par toutes sortes de dance, tous meilleure osmose. Une sorte de

lendemain, c'est déjà le grand net-gins étonnants comme les nou-

sérieuses commencent : le trajet rect l'Andorre. C'est le maitre, qui prend les commandes. La mon-diquement, en allant chercher les ce n'est pas facile, à 10h00 du ma-avec des convections déjà établies. 45 à 50 minutes de montée pour l'Andorre. Je reconnais tous ces Mont-Louis et Font-Romeu, la fiques lacs qui l'entourent. On ne mastodonte, que le très beau temps Mont Canigou (qui a dit Ventoux, posant, dominant la vallée qui mè-remettre de ces émotions. Cap sur bon goût d'offrir à 200 mètres de que avec piscine. Nous nous res-moments de notre escapade et en-tion. C'est mieux que le bar du ques exercices dans une piscine de monde en ce jeudi après-midi, et ci à l'ANEG, à Daniel MAITRE-beaucoup donné de sa personne, manifestation !!

LA NAISSANCE DU CONTRÔLE AÉRIEN



CRNA d'Aix-en-Provence en 1956

La seconde guerre mondiale voit la naissance réelle du contrôle aérien moderne qui s'appuie sur de nouvelles inventions. Les anglais, lors de la bataille d'Angleterre, jettent les bases du système en guidant au radar les escadrilles alliées vers les bombardiers allemands. Le Bomber Command installe des tours de contrôle pour organiser les départs comme les retours des escadrilles de lourds quadrimoteurs. Nous avons là les deux pôles du contrôle : Le centre de contrôle en route et le centre de contrôle d'approche.

Le RADAR (*RA*dio *D*etection *A*nd *R*anging) repose sur le principe d'envoi d'impulsions électriques au rythme de 300 à 400 par seconde par un émetteur dont la puissance est de plusieurs centaines de kW, sur des fréquences entre 1000 et 3000 MHz.

Ces impulsions se réfléchissent sur la surface de l'avion et reviennent très affaiblies à leur point de départ. L'intervalle de temps entre le départ et le retour de l'impulsion donne la distance de l'écho. Il faut naturellement un système de visualisation (l'écran) qui positionne les échos. Par contre, l'altitude reste inconnue.

Les liaisons air-sol en phonie tentent de remplacer la graphie et l'anglais va s'imposer comme langue internationale de l'aéronautique. On utilise les ondes suivantes :

- HF (High Frequency) : très grande portée, mais problèmes de propagation, utilisées au-dessus des zones désertiques et des océans.
- MF (Medium Frequency) : ondes de moyenne portée utilisées pour les balises au sol.
- VHF (Very High Frequency) : portée optique uniquement, mais très fiables et toujours utilisées.
- UHF (Ultra High Frequency) : comme la VHF en plus précis mais réservées aux militaires.



Table de plotting en 1949 à Aix-en-Provence

A partir des données transmises par les pilotes, le contrôleur en route essaye de visualiser ses avions. Pour ce faire, il utilise une carte posée sur une table ou accrochée à un mur. Les avions sont matérialisés par des aimants qui portent sur une étiquette l'indicatif de l'appareil et une tige qui indique la direction. Cette tige (ou vecteur) possède une longueur qui est fonction de la vitesse de l'appareil et qui représente ainsi la position 15 minutes plus tard. Le contrôleur détecte ainsi les risques de collision et ordonne des changements d'altitude ou de route aux pilotes.

Suite au prochain numéro.

La traversée maritime St.Tropez -Propriano

Quoi faire un samedi fin août ? Ben aller en Corse pour se baigner en bout de piste de Propriano !

Alors, décollage vers 08h30 pour une arrivée à 10h15 avec un très beau survol maritime et une arrivée en survolant les Sanguinaires

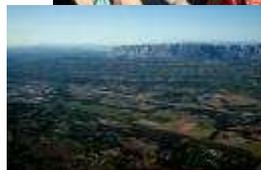
Poser tranquille en 28 et on met les tongs direction la plage en bout de piste avec la petite famille, le parasol et les serviettes pour aller à la plage. Dommage que le vent soit fort et que les vagues trop imposantes pour pouvoir se baigner. Mais la mer est chaude et on fait un joli château de sable avant le repas au resto de l'aéroclub. Excellent accueil et excellente cuisine, bref le top devant un Beech 35, un 182 SMA, un Piper Saratoga et un Méridien plus bien sûr la mouette (F-GULL) de l'ACAM

L'après-midi, shopping en ville et retour terrain avant le décollage en survolant les kite-surf , en laissant Propriano à sa droite et en évitant le Ryanair au décollage d'Ajaccio Campo dell'Oro.

Retour au FL45 pour limiter l'effet du vent, repos des passagères pendant la traversée (pour nous en avion...pour être ainsi en forme le soir (tous les parents comprendront...)) et arrivée sur Aix avec notre repère favori puis poser dans le calme et la patience vu le vent de face en finale.

Un vol bien facilité par la grande compétence des SIV de Marseille, Nice et Corse. Bravo à eux et à bientôt.. et qui laissera de grands souvenirs avec la beauté des côtes corses !

✈ Gilles DARBOS



JEU : vrai ou faux ?

Un tunnel sous la piste ?

C'est vrai ! Un petit tas de terre entre la piste et la terrasse du club matérialise un forage. Il s'agit du début de travaux important qui vont permettre à un gros collecteur d'eau - 2m de diamètre- de relier la Duranne à L'Arc par la station d'épuration de la Pioline en passant sous notre piste grâce au percement d'un tunnel.

NOUVELLES DISPOSITION DES POMPES A ESSENCE

Pour le 1^{er} janvier 2011, les soutes d'essence doivent être à double enveloppe. Après un appel d'offre remporté par TOTAL, ce dernier a décidé en accord avec la CCI-MP et la DGAC, après une consultation des usagers, d'installer les nouvelles pompes du coté EST de la piste, à l'emplacement de la pompe de JET A1 actuelle.

Il y aura 3 pompes et 50.000 litres de stock au lieu des 25.000 litres actuels. L'informatique sera toute neuve, on peut donc espérer la fin des petites ruptures d'approvisionnement. Les travaux dureront entre mi-octobre et mi-décembre 2010.

Ce sera un grand changement d'habitude pour tous les membres du club pour ravitailler. Les temps de roulage des avions pour avitailler n'ont jamais été payants au Club et, bonne nouvelle, nous maintiendrons la tradition !

Il faudra cependant redoubler d'attention : évitant le roulage rapide pour cause d'énervement par exemple, parce que le pilote précédent n'a pas fait le plein ou parce qu'à la fin de votre vol, vous aurez oublié d'aller à la pompe et serez déjà au hangar du club.

Voici 3 informations intéressantes pour chacun :

- ✦ toute collision au roulage est considéré comme une faute d'inattention du pilote, mise à sa charge.
 - ✦ le prix d'une lampe et d'un saumon est de 1500 euros
- casser une dérive ou un aileron lors d'un petit choc a pour conséquence 2 à 3 semaines d'arrêt pour l'avion. Nous ne sommes pas dans le milieu de l'automobile où l'on repart avec un bout de sparadrap.

Ces changements ne seront pas si terribles : la plupart des autres clubs ou des propriétaires d'avions déplacent à ce jour leurs machines au moteur pour avitailler.

L'actuelle station 100LL pourrait être démontée début 2011 et laisser la place à un nouveau hangar.

✈ Patrick BOURCHET

TELECHARGEMENT

LE GUIDE DE L'INSTRUCTEUR

[Le guide de l'instructeur VFR de nuit](#)

[Utilisation du GPS en VFR](#)

<http://www.sefa-fto.net/indexmain.php?nopage=19>

[Présentation de la formation FI](#)



SECURITE DES VOLS

Minima météo en VFR ...

Nous connaissons tous les minima officiels : 8 km, 5 km, VFR spécial, 1,5 km hors nuages et quelques autres règles. Nous savons tous lire les documents fournis par la météo: exacts en temps réel et très corrects pour les prévisions du jour. C'est donc en toute connaissance de cause que nous pouvons décoller face à une météo que l'on qualifie de « difficile » mais qu'il faudrait sans doute qualifier de météo **ne me permettant pas** de faire le vol prévu avec mon avion léger en VFR et mes compétences actuelles de pilote.

Des conversations que j'ai eu dans ma carrière, je retiens que lorsque la visibilité est de 10 km ou moins et qu'il y a quelques nuages à 2000 ft sol ou moins, le vol VFR devient *dangereux* pour la grande majorité des pilotes privés.

Aujourd'hui, Météo France offre de nouveaux outils généralistes comme la vigilance météo « phénomènes dangereux ». Les codes couleur de la carte « Vigilance Météo » sont de très bons indicateurs pour rester au sol, dès lors que la couleur sur notre zone de vol prévue devient jaune, orange ou rouge. Ces données sont visibles sur les média généralistes (TV, radio, mobile, etc) et sur Internet sous forme de carte couleur.

Chaque pilote doit se fixer ses propres minima : nous tenons là un très bon outil pour nous protéger de nous même avant le décollage. Après le décollage, nous savons tous qu'il est très difficile de décider quand faire demi-tour, quand se dérouter ou même de s'arrêter. Bien des enquêtes prouvent que bien des pilotes, y compris les plus expérimentés, ont pris ce genre de décisions trop tardivement !!

Méfions nous de nous-mêmes et volons prudemment...

✈ Patrick BOURCHET

Mise à niveau de l'huile dans les moteurs

Pour faciliter les décisions des pilotes lors du contrôle du niveau d'huile avant chaque vol, le Club affiche désormais dans l'armoire à huile dans le hangar, un tableau récapitulatif des actions à mener pour chaque niveau constaté, avion par avion. Retrouvez ce tableau en annexe.

Merci à chacun d'en prendre note et de le mettre en pratique.

Quelques réflexions :

♦ **La connaissance des codes météo est nécessaire mais absolument pas suffisante.**

Ce ne doit pas être un but en soi.

Ce n'est qu'un outil qui permet d'avoir une vision la plus juste possible des conditions météorologiques que nous prévoyons de rencontrer sur un parcours envisagé.

C'est l'interprétation des cartes et des messages, en fonction du trajet, qui nous permettra de **décider** si le vol est possible ou non.

♦ **La DECISION c'est la partie la plus délicate du vol.**

Les conditions de visibilité, de plafond mais aussi de température et d'humidité, la présence de phénomènes dangereux, sur la route suivie, et de l'altitude minimale de vol en fonction de la réglementation, du relief, des zones à statut particulier et de toutes autres contraintes, sont à prendre en compte pour décider si le vol est réalisable ou non.

♦ **La préparation est la partie la plus importante d'un projet de vol.**

Lorsque tous les paramètres sont rassemblés l'essentiel va être de prendre la bonne décision, **partir, rester, se dérouter.**

♦ **Attention aux pressions**

Aux pressions extérieures : les passagers, la famille, les amis, le travail, les rendez vous ou l'école du lendemain ...

Aux pressions intérieures : ayons nos propres limitations, sachons évaluer nos capacités en fonction de nos connaissances, de notre entraînement, de notre état psychologique et physiologique.

La préparation d'un vol quel qu'il soit demande du temps et de l'attention. Si vous avez le sentiment d'avoir été rapide vous entamez votre potentiel sécurité pour vous, vos passagers et les personnes au sol. Penser à ceux qui vous attendent à l'arrivée

✈ Patrick ELKAN



C'était le 12 Septembre, une belle journée, beaucoup d'animation, la « Foire aux Associations » du Pays d'AIX avec ses 450 stands, occupait le cours Mirabeau .

Comme chaque année, l'ACAM était représenté. Notre stand, rénové et très bien organisé par Daniel de Tauzia et Gérard Vincent occupait un « petit » emplacement dans le haut du cours et une dizaine de pilotes se sont relayés toute la journée pour répondre aux questions de nombreux visiteurs, monter et démonter le stand . On m'a raconté que Daniel, Gérard et Robert avaient dû défendre notre territoire contre deux Poneys placides et une volée de jeunes cavalières dépêchées là par notre voisin le Club Hippique AIX MARSEILLE .

✈ Françoise BERTRAND



RAPPEL : Conseils et informations aux pilotes



S'ASSURER DE LA VALIDITE DES QUALIFICATIONS

Tout pilote qui entreprend un vol doit s'assurer que sa licence PPL (SEP) et sa visite médicale sont à jour. Selon le vol, d'autres qualifications peuvent être requises. En cas de défaut, le pilote et l'avion ne sont plus assurés. Votre responsabilité personnelle est engagée.

Rappel:

Pour les vols de plus de trois heures vous devez noter la destination la plus probable (et préparer le vol en fonction) en fonction de la météo. Certains remplacent la destination ou le commentaire par "En fonction de la météo". Ceci cache souvent "Vol non préparé".

Des vérifications avant le départ pourront être effectuées par le chef pilote ou des instructeurs.



La Promo "Henri FABRE" dans nos locaux

C'est dans les locaux de l'A.C.A.M. (Aéro-Club d'Aix Marseille) sur l'aérodrome des Milles que s'est déroulée une manifestation fort sympathique ; la remise des diplômes aux lauréats du BIA de la promo « Henri Fabre ». C'est bien sur en l'honneur de ce jeune ingénieur marseillais qui, il y a cent ans, non loin d'ici sur l'étang de Berre, effectuait le premier décollage (au niveau mondial) d'un hydravion que la promotion porte ce nom. Différents représentants et beaucoup de parents étaient présents.

Les épreuves de ce brevet maintiennent depuis plusieurs années un niveau assez élevé ce qui a été confirmé par le brevet 2010. On ne peut que se réjouir que cet état de fait ne décourage pas nos jeunes lycéens et collégiens, dont le nombre ne cesse de grandir, à suivre cette formation. L'aviation semble toujours avoir autant d'attrait et reste toujours aussi fascinante!

Les résultats sont très satisfaisants ; 99 élèves se sont inscrits, 91 se sont présentés et 85 ont été reçus (93%). Au niveau académique, 393 inscrits, 361 présents et 283 reçus (80,4%).

Le diplôme de quelques élèves était accompagné d'un livre (au choix « J'ai vu naître l'aviation » écrit par Fabre lui même et réédité à l'occasion ou « L'Aviateur » de Francis Ducrest un pilote au parcours aéronautique impressionnant) afin de mettre en valeur la qualité de leurs résultats ; ainsi ont été primés : le plus jeune lauréat (14 ans fin août), la plus jeune lauréate, la meilleure note en Histoire de l'Aéronautique et de l'Espace pour le caractère historique de 2010 (2 élèves ont obtenu 19/20 !), la persévérance et la motivation d'une lauréate recommandée par Handy-Flying et bien sur l'excellence des 2 meilleures mentions Très Bien.

La cérémonie s'est terminée par un vin d'honneur, dans une excellente ambiance, dans un flot de commentaires et de questions centrés sur l'aéronautique. Il nous a semblé alors qu'Henri Fabre aurait de quoi être fier de cette jeune promotion.

Je tiens à remercier tout particulièrement Catherine et Françoise qui par leur présence, leur gentillesse, leur efficacité ont sans aucun doute contribué au succès et à l'ambiance très agréable de cette petite cérémonie.

B.I.A. : Brevet d'Initiation Aéronautique.

✈ Jean **LECUYOT**

AVIATION SANS FRONTIERES

DELEGATION SUD-EST

Aérodrome AIX-LES MILLES Chemin de la Badesse 13290
LES MILLES

partez en mission humanitaire avec nos pilotes!

Qui sommes-nous ?

" Le monde de l'aviation au service de la cause humanitaire "



Depuis plus de 29 ans Aviation Sans Frontières conduit des missions humanitaires auprès des plus démunis au cœur des pays en voie de développement.

Aviation Sans Frontières apporte un soutien indispensable auprès des nombreuses ONG qui font régulièrement appel à elle. Grâce à la générosité, aux compétences de ses bénévoles et à la logistique aéronautique dont ils disposent, Aviation Sans Frontières constitue le trait d'union entre ceux qui donnent et ceux qui souffrent.

Que faisons nous ?

Au nom d'une solidarité fraternelle, Aviation Sans Frontières s'efforce, aux côtés des autres ONG, de tendre une main secourable pour soulager ceux qui souffrent, pour aider les victimes, pour briser l'isolement des populations oubliées et ainsi donner de l'espoir à chacun. Maillon important de la chaîne humanitaire, Aviation Sans Frontières apporte la logistique aéronautique dont les autres ONG ont besoin. Aviation Sans Frontières déploie toutes les compétences, en particulier dans le domaine aéronautique, de ses bénévoles, elle met à disposition ses avions et fédère toutes les bonnes volontés et la générosité du monde aéronautique.

Accompagnés, réfugiés ou des tonnes de poudre de à des perles



des enfants malades, gés, transporter des malades, équipes médicales, acholis de médicaments, des fret humanitaire ou de lait, faire découvrir le ciel sonnes handicapées, sont quotidiennes portées par les ailes de l'espoir de nos bénévoles et de la grande famille aéronautique. Par des équipes en place ou des correspondants, nous intervenons sur une grande partie de la planète mais c'est le continent africain qui mobilise une grande partie de nos équipes. www.asf-fr.org

✈ Larbi **KHOUALED**

**NOS JEUNES
A L'HONNEUR**

Rémi LANDRIN : un lâché à 15 ans avec un sponsor prestigieux

L'ACAM est un vivier de très jeunes pilotes en formation !

Cette fois nous nous intéressons à **Rémi LANDRIN**.

Aixoïis d'origine, Rémi ne pouvait rêver mieux, quand il se livrait il y a deux ans avec ses copains à l'aéromodélisme, que d'avoir Jérémy comme instructeur ! Après s'être inscrit il y a environ un an, Rémi a fait la fierté de Jérémy quand il a pu être lâché en solo le 15 juillet 2010 sur notre terrain favori.

C'est qu'il n'est pas précoce seulement pour l'aviation, notre jeune Rémi ! Il vient de décrocher son BAC avec 2 ans d'avance en juin. Il commence cette année sa classe préparatoire Math Sup (MPSI) au Lycée CEZANNE. Il maîtrise l'anglais (of course, son père est prof d'anglais ;-), possède déjà quelques dizaines d'heure de simulation de vol sur IVAO. Il sera donc en terrain connu pour ses premières navs.

Devinez quoi ? Si, si, Rémi espère bien embrasser un jour une carrière aéronautique, civile ou militaire. Il vise l'ENAC dans un premier temps. Avec un pilote de chasse comme instructeur, c'est un atout.

Souhaitons-lui bon courage et de garder longtemps le plaisir de voler... en sécurité bien sûr.

✈ Robert FARGIER



Photos de Rémi et Jérémy le 6 septembre 2010





Aéro Club Aix - Marseille



Tél : 04 42 24 21 70

www.aeroclub-acam.org

DATES A RETENIR

Examens Théoriques

- PPL A : 24/11/10
- BB : 08/012/10

Attention : clôture des inscriptions 20 jours avant examen.

Facteurs Humains

**VOIR AVEC
LE PRESIDENT**

Cours Théoriques

Les cours reprendront
**Tous les MERCREDI
À 19h**

Participation : 80 euros
Pour la saison 2010/2011.
Ces cours, ouverts en priorité aux élèves pilotes bien sûr, accueillent également et gratuitement les pilotes brevetés.
Vous inscrire au Secrétaire ou auprès d'Arnaud ROSTAIN.

PPL - BB - Lâché (e)(s)

28/09- Jean.M RICHAUD [Elève J. BIENVENU] L

Néant BB

Néant PPL

□ Nettoyage d'automne du Club : samedi 30 octobre 2010

Le matin dès 9h00 et l'après midi jusqu'à 17h. Nettoyage des abords, du club house, des hangars. Venez nombreux participer et donner un peu de votre temps à l'embellissement de vos locaux préférés.

INFO

Jean-Gilbert MOIGNARD (JGM), jeune instructeur bien que retraité, sorti du stage FI/A en juillet 2010
Jean-François PAIN, instructeur confirmé y compris vol de nuit, arrivant d'un aéroclub de la région lilloise, ingénieur qualité au CEV à Istres.

Le Club a besoin de bénévoles pour sortir régulièrement ce bulletin, qui est le vôtre. La confection de CONTACT! nécessite beaucoup de travail...

Si vous aussi, vous souhaitez participer, un peu, beaucoup, énormément, à l'aventure CONTACT !

Contactez Larbi KHOUALED au 06 24 70 96 30 ou bien envoyer un message à : contact@aeroclub-acam.org

Merci d'avance de faire vivre votre club.

NOUVEAUX MEMBRES

P : Pilote – EP : Elève-Pilote

P Sophie PERRET

P Xavier ROGOVITZ

P Fabrice VEVERKA

P Alain ROBE

P Laury VIVES ROTGER

☺ Instructeurs

Le conseil d'administration s'emploie à la mise en place d'un chef pilote.

Deux instructeurs sont entrés en fonction en octobre 2010 : Jean-Gilbert Moignard et Jean-François Pain, portant ainsi à 21 le collège d'instructeurs.



FLOTTE	QF	RU	ZG	LL	EH	CT	Total ACAM	AS	BD	NN	Total ANEG
Juillet	54h	97h	83h	77h	18h	00h	329h	123h	165h	09h	494h
Août	82h	82h	97h	74h	26h	00h	335h	28h	117h	36h	452h
Septembre	43h	90h	71h	52h	09h	00h	256h	45h	125h	38h	381h
CUMUL	515h	663h	562h	420h	67h	15h	2207h	487h	356h	203h	3253h

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

Vol de nuit : Saison 2010-2011

Les vols de nuit depuis Avignon, débiteront en novembre 2010 et se poursuivront jusqu'en mars 2011.

Pour les hiboux intéressés, merci de réserver la date du **20 octobre 2010 à 19h00**

au Club pour un briefing initial.

Cette année 4 instructeurs de nuit vous attendent : Claude REQUI, Jean BIENVENU, Jean-François PAIN et Patrick BOURCHET.

Sachez que c'est une vraie richesse pour le club. Car devenir instructeur vol de nuit, même avec quelques milliers d'heures de vol la nuit dans la chasse ou en transport public, nécessite une préparation et un test spécifiques. Posséder une qualification IFR ne suffit pas. Sachez enrichir votre expérience de pilote avec des vols VFR hors du commun.

LE MEMO du Pilote VFR

www.ff-aero.fr



Nombres d'adhérents

Au 01/10/2010

241 membres

SORTIES ~ VOYAGES ~ ANIMATIONS

Soirée CHATAIGNES

organisée avec l'ANEG
samedi 13 novembre

2010 à partir de 17h

Organisation : Jacques DEDIEU - Valérie PINCE

Venez vivre la convivialité des nuits d'automne au son des châtaignes qui craquent ! Participation : **12 euros**.

Vous inscrire au secrétariat.

En conséquence, le pot du vendredi soir aura bien lieu en novembre.

Sortie Club:
Saint-crépin

Barcelonnette
Gap

Dimanche 21 novembre 2010

Avions utilisables : LL, AS, RU, BD

Organisateur : Valérie PINCÉ

Une occasion unique de se faire lâcher sur ces aérodromes en montagne.

Inscription sur les affiches au Club.

pilotlist.org
Restaus d'aérodromes



<http://www.pilotlist.org/restaus/>

Sortie Club: Montélimar - Le 12 décembre 2010

Organisateur : Valérie PINCÉ

Visite du musée de l'avion de chasse

L'ACAM vous reçoit !

Café-Croissant
PETIT DEJEUNER

DIMANCHE
14 NOVEMBRE 2010



A partir de 9h00

LFMA: AIX LES MILLES

TEL: +33 4 42 24 21 70

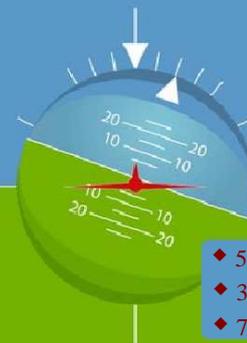
www.aeroclub-acam.org

aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr

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,
VENEZ NOMBREUX.

CONTACT : VALÉRIE PINCÉ
06 15 08 09 16

- ◆ 5 novembre 2010
- ◆ 3 décembre 2010
- ◆ 7 janvier 2011

Sous réserve
de
modifications

« 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 :

Les prochains auront lieu :

- ◆ 10 octobre : AC Vauclusien à Avignon-Caumont
- ◆ 14 novembre : AC Aix-Marseille à Aix les Milles
- ◆ 12 décembre : NON DEFINI

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

Envoyer vos PHOTOS INSOLITES au journal Contact !

Contact !



Directeur de la publication : Patrick BOURCHET

Graphismes/maquettes : Larbi KHOUALED

Ont collaboré à ce numéro : Yves DESPAS-Gilles DARBOS-Patrick ELKAN-Robert FARGIER-Valérie PINCE-Gérard VINCENT- Serge BELMONTE-Françoise BERTRAND -Jean LECUYOT.

Édition : COREP Aix-en-Provence