

Contact !

N° 71 juillet-août-septembre 2012



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...



Edito

De retour de Propriano et prêt à partir pour l'Etoile Fédérale vers Amboise, je suis heureux de partager avec des amis ma passion du vol. La météo est maintenant avec nous, profitez en tous.

L'activité du club est bien répartie en juin, nous sommes très proches de notre prévision.

Après l'assemblée générale de la FFA et le Salon de Cannes quelques nouvelles rassurantes :

-Total a certifié l'essence sans plomb aux caractéristiques « aviation » la 91UL. Elle est utilisable avec les moteurs Lycoming, elle arrivera un jour à AIX.

Le moteur Centurion, qui équipe notre Piper EH, a une puissance actuelle de 137 chevaux ; il existe aussi en 155 chevaux depuis 2 ans. Cette version vient d'être certifiée sur Piper; donc, à la remotorisation, nous en profiterons. Ayant utilisé 180 heures sur les 2000, dans 3 ou 4 ans ce sera la fête au décollage. Avec 180 heures en 7 mois nous ne sommes pas tout à fait à notre objectif de 400 heures annuelles. Une trentaine de pilotes sont lâchés, j'attends les trente autres qui ont levé la main à l'assemblée générale, il y va du coût horaire de la machine.

Nous venons de faire un premier test d'utilisation du Diamond 20, il sera de nouveau au club le 9 août. Nous n'avons pas trouvé de défauts majeurs et les performances annoncées ont été vérifiées.

Nous attendons les concurrents : en septembre le Tecnam 2002, en fin d'année le Dynamic WT9.

Les activités tant aériennes que conviviales au sol se poursuivent : Benoît Foussard vous propose des vols sur Cap 10 démontrant les mises en gardes et Jean Bienvenu a organisé une « nuit blanche » en VFR de nuit.

Le club sait où il va, c'est un plaisir de le présider; mais, malgré tout, je rappelle qu'un jour j'aimerais bien passer la main !

D'autre part, il manque 4 conseillers dans le CA. Je vous propose de venir nous rejoindre dès maintenant pour renforcer l'équipe, le vote démocratique aura lieu bien sûr à la prochaine Assemblée Générale.

En attendant, faites vous plaisir à chaque vol. Votre club est l'outil dont vous avez besoin.

Bons vols à tous, en sécurité.

Patrick BOURCHET
Président



« Rêve d'aviateur... »

Photo Yves Despas

Dans ce numéro :

Fonctionnement Club:	
Commission de discipline	p.3
Réservation anticipée	
Sécurité :	
Sécurité incendie	p.4
Voyage	
Dubrovnik	p.6
Vol de Nuit	
Nuit torride chez les hiboux	p.8
Sortie	
Le jour le plus Corse	p.9
Rallye	p.10
B.I.A	p.11
Infos Club	
Activités , Nouvelles...	p.11

Conseil d'Administration

A la suite de l'Assemblée générale du 31 mars et l'élection du Conseil d'Administration, le bureau exécutif, désigné par le CA est composé de :

Patrick BOURCHET, Président
Daniel de TAUZIA, Secrétaire Général
Bernard LEVASSEUR, Trésorier
Stéphanie NAUDAN
Gérard VINCENT

4 postes de conseillers sont actuellement vacants.

Entre 2 AG, le CA peut coopter des adhérents du Club. Le choix du Conseil devant être ensuite validé par un vote lors de l'AG suivante.

Si vous pouvez et souhaitez participer à la direction du Club, n'hésitez pas à contacter Patrick ou Daniel.

CONTACT !

Directeur de la publication :
Patrick BOURCHET

Rédaction—Mise en page —Infographie :
Yves DESPAS

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick BOURCHET, Françoise BERTRAND,
Valérie PINCE, Patrick ELKAN, Nicolas
GOUA, Gérard VINCENT, Daniel de TAUZIA,
Serge JUGE-BOULOGNE, Jean LECUYOT

Edition :
COREP Aix-en-Provence
©Aéro Club Aix Marseille

Cet article n'est pas fait pour vous terroriser ou vous désigner coupable mais pour vous rappeler ce qu'encourt le pilote distrait ou indiscipliné.

Un rappel des désagréments qui peuvent sanctionner des manquements aux règles ou des comportements qui sont anti-sécuritaire.

Le club a sa propre commission de discipline qui peut proposer des sanctions allant de la suspension de vol pour des périodes de quelques mois jusqu'à la radiation du club.

Lorsque la Direction de l'aviation civile constate une infraction, elle a aussi une commission de discipline des pilotes privés où je siége en tant que représentant des fédérations aéronautiques. Elle aussi prononce des suspensions de vol, elle peut aussi faire une simple lettre de mise en garde.

Les tribunaux de police peuvent aussi vous infliger une amende sur procès-verbal de la gendarmerie des transports aériens.

Les 3 procédures pourraient se cumuler !

Voyons ce qui s'est passé au cours des 5 dernières années environ :

- pour collision avec un avion garé, un jeune pilote Brevet de Base qui de plus avait emmené 2 passagers, ce qui ne fait pas partie des privilèges de cette licence, a eu 3 mois de suspension de vol et le règlement de la facture de réparation de l'avion de l'Acam qui, ne s'élevant qu'à 1500€ n'était pas prise en compte par notre assurance, la franchise étant de 3000€. Il a quitté le club... sans régler la facture !

- pour une licence non renouvelée trois ans après son obtention, la commission de discipline du club a prononcé six mois de suspension de vol. Ayant sans doute compris la rigueur que demande notre activité, notre ami vole toujours à l'Acam. En cas d'accident il n'aurait pas été couvert par notre assurance. C'est lui-même qui aurait dû assumer, avec le club, qui se serait retourné contre lui.

Imaginons une simple collision au sol où votre hélice vient attaquer l'aile d'un autre avion. La facture pourrait s'élever à quelques dizaines de milliers d'euros.

- pour un vol après CS+30 sans qualification Vol de nuit, 6 mois de suspension prononcée par le club.

- l'année dernière, un vol à basse altitude sur un village, avec un instructeur qui a reconnu avoir incité cette manœuvre. 3 mois de suspension de vol par le club puis 3 mois de plus par la DSAC/SE. Le pilote breveté en place gauche n'a pas été sanctionné.

- pour un vol avec une visite médicale périmée « de peu » constatée par la gendarmerie, le tribunal a fixé l'amende à 750€, le club n'a pas rajouté de sanction en interne. Même situation par rapport à l'assureur en cas d'accident que pour un défaut de licence.

Désormais, pour éviter les étourderies, nous nous sommes équipés d'Aérogest. Bien renseigné, il connaît vos dates de validité de licences et visite médicale. Dès la prise de réservation vous voyez apparaître en rouge vos dates de fin de validité selon un délai que vous avez fixé. Je vous conseille quatre à huit semaines. Avant le vol, vous remplissez un avis de départ. Si le vol vous est refusé, Aérogest vous en donne le motif.

Patrick BOURCHET
Président

La Commission de Discipline de l'ACAM est désignée par le Conseil d'Administration qui la saisit en cas de besoin.

Elle convoque et entend le pilote fautif, éventuellement assisté d'un pilote de son choix ou d'un conseil extérieur.

Elle propose au C.A. une sanction, du simple avertissement à la radiation du Club en passant par la suspension de vol provisoire, accompagnée ou non d'une obligation de formation complémentaire.

Elle n'a pas de pouvoir de décision. C'est le C.A. qui décide ensuite de la sanction qui sera appliquée.

La Commission de Discipline est actuellement composée de :

Benoît FOUSSARD —président
Georges KOUYOUNTZAKIS
Jacques DEDIEU

Réservation anticipée

Lorsque vous voulez réserver au delà des 6 semaines acceptées par Aérogest, vous pouvez contacter le président. La procédure est peu connue et n'apparaît pas dans le règlement intérieur mais c'est une demande croissante de votre part.

Je confirme ici, à toutes et tous, que vous pouvez demander au moins une fois par an à bénéficier de cette commodité. Avec le conseil d'administration je vais rendre cette procédure réglementaire, afin qu'elle soit plus claire pour tous.

Internet nous permettra d'avoir un formulaire, disponible sur le site, que vous pourrez envoyer immédiatement au secrétariat du club. Nous donnerons notre accord le plus vite possible. 2 ou 3 mois avant vous saurez par exemple si tel avion risque d'être indisponible pour de la maintenance ou une sortie club.

Bien sûr, cette procédure est faite pour des besoins d'une durée importante : un jour ou plus; elle est aussi autorisée pour le simple tour des calanques que vous voulez faire un jour d'anniversaire ou le jour du passage à la maison du cousin d'Amérique.

Le club est là pour nous aider à prendre du plaisir en vol. Je ne veux pas d'accords de la direction de l'Acam qui puissent apparaître comme des privilèges accordés par le président à ses amis ou à sa cour !!!

Patrick BOURCHET

L'objectif de cet article est de "rappeler" les notions essentielles que nous devons connaître pour lutter contre un feu dans le cadre de notre activité aéronautique.

L'utilisation d'un extincteur est très souvent le fait d'un témoin qui doit agir rapidement en sachant utiliser l'extincteur adéquat à la circonstance.

1 - Le triangle du feu

Pour exister, le feu a besoin de trois éléments :

Un combustible: C'est ce qui brûle : un solide, un liquide, un gaz.

Un comburant : c'est le corps chimique qui se combine avec le combustible et qui en permet la combustion. Généralement, c'est l'oxygène contenu dans l'air.

Une Energie d'activation : Elle est nécessaire au début du processus de la réaction chimique qui va permettre la combustion.

C'est toujours une source de chaleur, même minuscule : étincelle, échauffement, flamme.

La chaleur produite par la combustion vaporise la matière des surfaces; cette vapeur s'enflamme à son tour grâce à la présence d'oxygène.

Supprimer le combustible ou l'oxygène ou la chaleur revient à ôter toute possibilité au feu de perdurer.

Principaux procédés d'extinction

EAU + ADDITIF : Refroidissement, étouffement.

POUDRES ABC : Inhibition, étouffement.

CO2 : Etouffement, refroidissement.

2 - Les classes de feux

On distingue **cinq** classes de feux, pour lesquelles un ou plusieurs "agents extincteurs" sont utilisables.

La classe A : Matériaux solides ou secs et braisant : bois, papier, tissus, certains plastiques, etc... Ces matériaux brûlent en formant des braises qui peuvent ré enflammer la matière même si elle paraît éteinte.

La classe B : Feux de liquides ou de solides liquéfiés, ou "feux gras" : Essence, hydrocarbures etc... D'une façon générale, ce qui brûle sans faire de braise. Les feux d'origine électriques sont classés dans cette catégorie.

La classe C : Feux de gaz tels que propane, butane, acétylène, gaz naturel...

La classe D : Feux de métaux (industrie) magnésium, sodium, copeaux ou poussières de fer.

La classe F : Feux d'huile ou de graisse servant d'auxiliaires de cuisson.

3 - Particularités de l'essence 100LL

L'essence pour l'aviation 100LL (Low Lead) est un mélange particulier à haut indice de performance (indice d'octane : indice qui mesure la résistance d'un carburant à l'autoallumage).

De couleur bleue, son code de signalisation est blanc sur fond rouge.

Caractéristiques :

- **Le point éclair** ou point d'inflammabilité est la température la plus basse à laquelle un corps combustible émet suffisamment de vapeurs pour former avec l'air ambiant, un mélange gazeux qui s'enflamme sous l'effet d'une source d'énergie calorifique telle une flamme, une **étincelle du à l'électricité statique ou à l'effet micro-ondes d'un téléphone portable.**

Le point éclair de l'essence 100LL est de -40°

C'est à dire qu'à très basse température il se crée un halo de vapeur inflammable qui sous l'effet d'une source de chaleur est apte à s'enflammer.

4 - Extincteurs disponibles sur le parking et dans le hangar

Prendre le temps de lire les consignes d'utilisations des différents extincteurs à votre disposition, afin d'en connaître leur utilisation en cas de nécessité.

Sur le parking : Extincteur à poudre ABC. (photo 1)

Très efficaces, et polyvalent car agissant sur 3 classes de feux.

Action par étouffement sur les feux de classe A grâce à la formation d'un vernis liquide qui isole les surfaces chaudes de l'oxygène et des gaz inflammables, empêchant la reprise du feu. Action inhibitrice sur les feux de classes B et C.



La portée efficace se situe entre 2 et 4 m. Après avoir fait un essai sur le sol, l'utilisation doit se faire par impulsions de courtes durées.

Le vernis déposé sur les surfaces chaudes est très destructeur, la poudre est extrêmement fine et s'insinue partout, elle abîme les équipements fragiles. La réutilisation des éléments éteint par ce procédé est compromise.

Elle crée un nuage opaque et irritant. Attention au vent lors de son utilisation sur le parking.

Sa durée de fonctionnement à jet continu est de l'ordre 20 secondes.

La poudre ABC n'est pas conductrice d'électricité, et peut donc être utilisée sur un équipement sous tension.

Dans le hangar : *En regardant le fond du hangar*

A l'entrée à gauche : *Place impérative pour des raisons d'efficacité*

- Un extincteur CO2 sur roue comprenant 2 bouteilles.

(photo 2)

Utilisable sur les feux de classe B et sur les feux d'origine électrique.

Action par étouffement. Ne provoque aucune salissure.

La portée efficace se situe de 1 à 2 m. Après avoir fait un essai sur le sol, l'utilisation doit se faire par impulsions de courtes durées.

Le dioxyde de carbone (ou gaz carbonique CO2) est éjecté avec force, il est extrêmement froid (inférieur à -50°C) ne pas le diriger sur une personne à proximité, ne pas toucher la partie métallique de la lance. Le bruit généré est assez impressionnant.



Au fond du hangar sur le mur à gauche :

- Un extincteur CO2 portable. (photo3)

Même caractéristiques que le précédent.

Nota : L'extincteur au CO2 est le premier à utiliser pour l'attaque d'un feu.

Au fond du hangar sur le mur à droite :

- Un extincteur à eau pulvérisée avec additif. (photo 4)

Utilisable sur les feux de classe A et B.

Action par refroidissement sur les feux de classe A, et par étouffement sur les feux de classes B, car l'eau se transforme en vapeur au contact de la chaleur la mousse isolant le comburant du combustible et l'eau agit par refroidissement.

La portée est de 2 à 3 m. Après avoir fait un essai sur le sol l'utilisation doit se faire par impulsions de courtes durées.



5 - Comment attaquer un feu : notions

- Sur un moteur qui prend feu à la mise en route :

Injecter l'agent extincteur par les orifices (entrées d'air, échappement, train avant).

- En zone ouverte : parking, hangar...

Attaquer toujours le feu à la base des flammes. Si nécessaire, mettre un genou au sol afin d'éviter un retour de flammes par le haut sous la pression du jet de l'extincteur.

Procéder d'avant en arrière et de bas vers le haut.

Se rappeler :

Un feu s'éteint dans la 1ère minute avec un verre d'eau, dans la 2ème minute avec un seau d'eau, dans la 3ème minute avec une tonne d'eau, après... on fait ce que l'on peut.

*Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité ACAM*

*Nicolas GOUA
Responsable d'équipe d'intervention sur la
plateforme aéroportuaire de Toulon Hyères*





Après une excellente préparation de Daniel, et les conseils de Fred et de Patrick, notre voyage vers Dubrovnik est prêt.

Nous serons 3, Daniel, Philippe et Gérard, sur EH.

Lundi 4 Juin 2012, la météo exécrable sur la plaine du Pô, nous oblige à reporter le départ au Mardi 5.

Mardi, météo parfaite, plan de vol déposé pour Portoroz, via Venise.

EH vérifié, 120 litres de Jet A1 pour 5 heures d'autonomie et ne pas être en surcharge, Philippe décolle vers Barcelonnette et le col de l'Arche. Deux Garmin 496 en fonction, petite hésitation sur la vallée à prendre pour le Col et la descente vers la plaine du Pô. Voilà la plaine.

Premier objectif : Crémone avec sa piste de 600m. La visi est bonne, kiss landing de Philippe, mais il est déjà 12h30, et tout est fermé. Heureusement, une équipe qui installe des flotteurs sur un ULM Savannah dans un hangar de l'Aéroclub nous propose de nous emmener déjeuner. Repas chaleureux et copieux.

Complément de plein, et Daniel décolle vers Venise, en suivant le cheminement VFR. Nous pouvons, c'est nouveau, maintenir 2500ft sous le contrôle de Milan. Bientôt Chioggia, puis Venise à notre gauche. Vue superbe sur la lagune.



Remontée vers Caorle dans le golf de l'Adriatique puis traversée vers Portoroz. Après notre dernier voyage vers Salerne, et le contact inaudible avec Rome, troublé par une porteuse saturante, nous sommes agréablement surpris par la qualité des émissions et la clarté des contacts en saxon aéronautique. Idem pour la Croatie.

Bel atterrissage à Portoroz en 24, pas de problème dans le sens de la montée.

Accueil parfait, avec un « suivez-moi » en vélo, puis le même homme s'occupe de notre hôtel à Piran, très joli petit port, et du taxi (15€) pour y aller. Hôtel Piran, très correct, ma chambre est à 5 m de l'eau. Bain dans une eau claire, à 24°. Dîner de poisson au format poisson, fort sympathique ou nous nous félicitons d'être là.

Mercredi matin, formalités, douane car nous quittons "Schengen", météo, complément de plein.

Je décolle en 06, à 60kt, montée vers la colline à 400ft/min, virage à gauche et route vers le Sud.

Nous survolons les îles, en suivant la route Adria 1 pendant un peu plus de 3 heures. Paysage superbe, temps au beau fixe. Contrôleurs peu intéressés par le transpondeur, du moment que nous suivons Adria.



Venise, la lagune

Les îles, route Adria

Contact avec Dubrovnik, nous sommes à 1000 ft, au-dessus de la mer, la piste est à 500 ft. Un 360 sur "Bravo two" pour laisser le temps à un autre avion d'atterrir et je me présente en 33 Le vent est faible : 10 à 15kt, mais à 80° de l'axe de piste. Négociation un peu longue puis nous nous posons.

Même bon accueil qu'à Portoroz, on nous propose hôtel et taxi. Nous allons à Cavtat, petit port agréable au sud de l'aéroport.

Installation à l'hôtel à 20m du bord de l'eau. Intermède anxiété : j'avais perdu mes papiers, retrouvés en fait sous le lit. ! Promenade dans le village et repas de poisson.

Jeudi matin, départ en bateau pour Dubrovnik. Une heure de traversée, pour arriver face aux remparts de la ville, dans le vieux port.



Les remparts de Dubrovnik

Beaucoup de monde, mais la ville est très belle et bien remise en état après les bombardements. Nous visitons deux très beaux cloîtres et églises, déjeuner à l'ombre. Sortie par une poterne pour admirer les remparts et prendre des photos.

Retour au port pour reprendre notre bateau vers Cavtat.

Photos : D. de Tausia, G. Vincent

Nous décidons de rentrer directement Vendredi.

Je décolle à 9h30 vers Pescara en Italie, côte Adriatique.

Nous remontons au Nord vers l'Île de Vis pour raccourcir la traversée maritime : 1 heure.

Posé à Pescara, douane (entrée dans Schengen) complètement de plein, et Daniel nous pilote vers Bastia.

Les Apennins sont franchis au niveau 65, nous passons entre 2 zones interdites, contact avec Grosseto.

Passage au Sud de l'Île d'Elbe, la visi commence à changer. A 10 nautiques de Bastia nous trouvons une couche soudée, à 1500 ft.

Descente sous la couche, et Daniel nous pose à Bastia.

L'ambiance change, la réception n'est pas au niveau Croate !

Deux inactifs nous imposent un premier changement de place. Deux autres exigent un nouveau stationnement !

Philippe refuel, Daniel et moi allons faire les formalités en utilisant les services de 3 « spécialistes » qui se repassent nos papiers !

Décollage avec Philippe aux commandes, vers le large, pour passer au-dessus de la couche. Merlu, STP, et bientôt nous voilà à Aix.

Quinze heures de vol partagées. Beaux paysages méditerranéens, poissons grillés et le très bon accueil de Croates et Slovènes.

Gérard VINCENT



En ville



Départ de Dubrovnik

Le problème des sorties nocturnes en été est double. D'une part les nuits sont courtes et d'autre part les hiboux sont sur les plages. Ces derniers sont en outre de curieux personnages qui ont pris à leur compte ces vers de Baudelaire :

*"...Leur attitude au sage enseigne
Qu'il faut en ce monde qu'il craigne
Le tumulte et le mouvement."*

ce qui sous entend que les éléments doivent être au repos, le plafond ne doit pas leur tomber sur la tête et leurs ailes doivent être fraîchement dégourdis.

Ce soir du 29 Juin 2012 ils sont 7 (six hiboux et une chouette), rescapés du plan **A** jeté aux orties pour cause de *cunimb*, et accrochés à leur plan **B** opportunément mis sur la table par le chef hibou **Jean**, pour relever le challenge consistant à ne pas fermer l'œil jusqu'au 30 au matin tout en respectant les consignes suivantes :

- Piloter un max sous les étoiles.
 - Ne pas mourir de faim ni de soif.
 - Réussir à passer une bonne demidouzaine de plans de vol corrects en une petite heure.
 - Assurer le remplissage opportun des réservoirs en évitant les grèves.
- Penser aux STAP ⁽¹⁾ et autres PCL ⁽²⁾.

Deux avions sont mis en route : BD pour les 3 hiboux qualifiés et AS pour les 2 hiboux et la chouette, couvés par le chef **Jean**.

Tout est bien sûr, ce soir là, à faire dans l'urgence (comme d'habitude diront les mauvaises langues) : la préparation des machines, la prestation réglementaire pour ceux qui n'ont pas volé depuis...blablabla... et qui doivent tourner solo quelque part au moins une fois chacun, et le respect des estimées de décollage VFRN (N comme nuit).

Les relations jouent à plein et comme par magie, une piste se libère pour assurer la conformité au règlement. C'est Avignon (LFMV) plate-forme connue par les habitués des soirées glaciales et ventées qui tournent en rectangle à 1100 pieds QNH avec le PAPI dans les yeux. Comme quoi, le piston !

Ensuite, ce n'est que du bonheur. Confinés dans les petits habitacles sous la moiteur de cette nuit d'été, entre les étoiles et la planète, les branches défilent :

Avignon Valence, puis Valence Lyon Bron, puis encore Bron St Etienne Bouthéon, auxquelles s'ajoutent Bouthéon Le Puy Loudès et Le Puy Loudès Aix entre chien et loup.

Le posé matinal à Aix est effectué bien évidemment en plein jour aéro de manière à clôturer les plans de vol quelques minutes avant l'entrée dans la CTR.

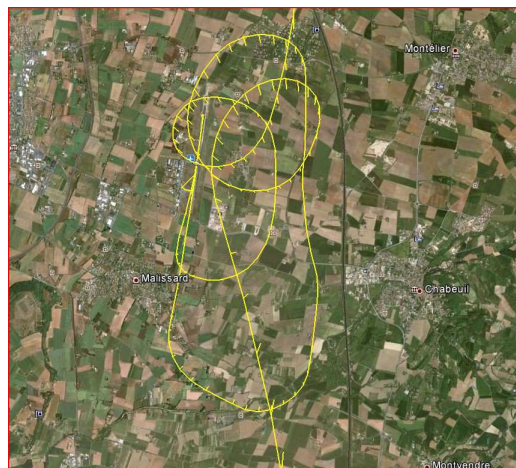
Les tarmacs sont déserts, mais rien ne nous rebute. Fatigue et satisfaction d'avoir accompli une superbe virée nocturne pleine d'enseignements, de surprises.

Mais aussi satisfaction d'avoir découvert que l'on pouvait ajouter un peu d'art aux trajectoires d'approche et/ou de décollage, car après récupération des traces GPS on découvre ébahis toute la beauté des entrelacs.

J'en place ici quelques uns qui sont parmi les plus beaux :

Approche/départ de type "**Pilote de laine**"

Cette approche n'est pas si décousue que cela puisque, à la fin, Valérie trouve la piste !



S'y superposent les boucles du décollage suivant, l'opérateur (moi) ayant omis de valider le vol précédent sur le GPS portable.

On notera la patience des riverains de Valence Chabeuil, vers 22:20 TU (absence de lumière).

Approche et départ de type "**Sex-toy**" à Bouthéon.

La figure dessinée par les trajectoires est parfaitement évocatrice.

Certains peuvent préférer trouver une référence au personnage animé *Linéa* créé par *Osvaldo Cavandoli* :

Pour ma part je trouve que remplacer le crayon par un C172 c'est du génie. Chapeau Fred !

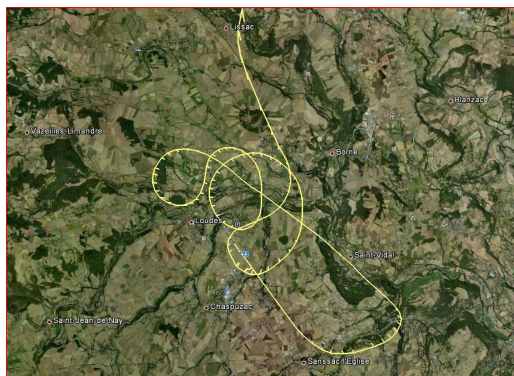


Photo V. Pincé

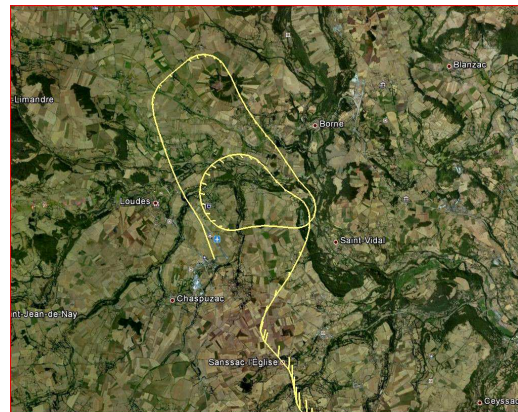
Approche de Bron de type "**Grand Huit**".
 Cette figure assez dépouillée est remarquable par sa simplicité.
 Toute la difficulté réside dans la gestion du palonnier.



Approche de type "**Mouche à boeuf**".
 La trajectoire n'est pas sans suggérer les boucles des taons autour d'une queue de bovin.
 Merci encore Fred pour cette prestation qui n'a malheureusement pas soulevé les foules du Puy-Loudès vers 02:10 TU.



Et pour terminer, une montée au FL55 après un décollage à 02:40 TU de Puy-Loudès par votre serviteur.
 La boucle en forme d'ampoule est totalement involontaire, il paraît que j'ai mis du temps à me mettre dans la nuit.



Une grande ovation pour les membres du commando :
 Merci à **Jean Bienvenu** pour sa patience organisatrice, sa pédagogie et son humour lors de ses tentatives pour nous faire vomir audessus de Tiranges vers 5500 pieds QNH (il reconnaîtra l'endroit).
 Merci aux qualifiés du BD , **Robert Fargier**, **Christian Bey** et **Thomas Detraz** pour leur courtoisie, leur humour et surtout leur respect de la chaîne du froid.
 Merci à **Valérie Pincé** pour ses primeurs et son allant.
 Merci à **Fred**.
 Merci à **Danielle** mon épouse pour ses viennoiseries posées pile-poil à l'heure sur le comptoir de l'ACAM.
 Et...un très grand merci à **Didier** pour nous avoir laissé Avignon (LFMV) ouvert jusqu'à 23:00 locales.
 Au total Plus de 5h40 de vol pour chaque équipage entre 21:00 et 04:50 TU.

Serge JUGE BOULOGNE

- (1) Système de Transmission Automatique de Paramètres
- (2) télécommande radioélectrique du balisage lumineux

Sortie

« Le Jour le plus Corse »...24 juin

Le jour le plus long de la FFA consiste à effectuer le plus d'heures de vol possible avec un maximum de pilotes et toute la flotte de chaque club !!!

A L'ACAM depuis de nombreuses années, au moins 8 ans, « le jour le plus long » a été transformé en JOUR LE PLUS CORSE !!!!

Ce jour là nous allons donc, avec tous les avions disponibles, passer la journée à Propriano.

Nous ne gagnerons sans doute jamais le concours fédéral, mais au moins on évite les plaintes des riverains... et de transpirer dans les avions en faisant des tours de piste ou du vol local !

La transformation de cette manifestation est des plus heureuse !! c'est toujours un succès et une journée des plus chaleureuse !!

Chaque année c'est un casse tête pour répartir les pilotes dans chaque avion, en essayant de contenter tout le monde au mieux .

Désolée pour les retardataires qui se sont manifestés la derrièrre semaine, et qui n'ont pas pu obtenir de place, même en « sac de sable ».

On totalisera 24 personnes dans 9 avions : 7 de l'acam et deux privés adhérents au club !!

ZG et LL prendront l'option de partir le samedi afin de profiter pendant 2 jours de cette merveilleuse plage de Propriano (camping possible sur le terrain).

Les premiers arrivés ont goutté la Méditerranée à 24° et la plage à 32° avant de s'attabler autour d'une succulente Paëlla très attendue (un peu d'indulgence pour les restaurateurs qui recevront ce jour là 55 personnes) et re plage et baignade avant de faire ronfler les Lycoming de toutes cylindrées. Ah, pardon, le Piper Thielert était aussi des nôtres !!

Suite page 10

Puis ce sera le défilé de l'ACAM sur SIV Ajaccio , Nice et Provence, les pauvres contrôleurs doivent maudire le jour le plus Corse !!!

Résultat :

-40 heures de vol dans la journée sans compter le COSY de Jacques et le PIEL de Jean Pierre..

Félicitation au C152 QF qui fera un record AIX-FIGARI en 2h14 ! Pour la recette contacter Patrick Bouchet et Thierry Chavotel, (avec un peu de vent arrière quand même ...)

-3 pilotes lâchés transit maritime

-3 élèves pilotes qui ont découvert le transit maritime.

Rendez-vous en juin 2013.

Valérie PINCÉ

NDLR : La première édition du jour le plus Corse a eu lieu en juin 2005 et il n'a depuis été annulé qu'une seule fois pour raison météo.



La piste, le village et le golfe de Valinco

Photos Y.Despas (2011)

Au bout de la piste : la plage...



Rallye ACAM/ANEG 29 avril

Quand le ciel ne veut pas !!!

Quand le ciel ne veut pas de nous.....
les pilotes se consolent au sol !!!!!

Cette année après le 3ème report du rallye nous renoncerons à sortir les avions.

Photo à l'appui attestant l'incapacité de prendre l'air !!!

Le rendez-vous est néanmoins maintenu, et c'est dans un esprit très convivial que nous passerons la journée au club autour d'un barbecue.

Enfin... surtout le président, sous la pluie, assurant avec le sourire le repas !!!

Rendez-vous l'année prochaine...
en principe 1er dimanche d'avril !

Valérie PINCÉ

Photos V.Pincé



Samedi 9 juin grande animation au club : les lauréats du B.I.A. 2012 promotion « Amélia Earhart » recevaient leur diplôme. Le niveau de connaissances théoriques de ce brevet se maintient assez haut depuis plusieurs années ce qui ne rebute nullement les élèves car, cette année encore, les résultats sont très bons :

92 inscrits, 90 présents, 81 admis soit 90% de réussite (au niveau académique le taux est de 86%) avec les mentions suivantes : 21 Passable, 18 AB, 18 B, 23 TB et ,cerise sur le gâteau 1 Excellent (2 seulement dans l'académie ont été décernées !)

On pourra applaudir tout particulièrement nos deux plus jeunes lauréats ; le premier, qui aura 14 ans en octobre, a obtenu la mention Excellent (avec un score de 103/100 !!!) et le deuxième, qui fêtera ses quatorze printemps en décembre, a obtenu la mention TB.

La promotion 2012 porte le nom d'Amélia Earhart en souvenir de cette admirable aviatrice qui il y a 80 ans a été la première femme à traverser l'atlantique nord en solitaire. Sa disparition reste encore un mystère, mais ce qui est sûr, c'est qu'Amélia aurait été très fière de cette promo qui porte son nom.

Jean LECUYOT
Responsable BIA



Info Club

Sorties Club

Brioude

Dimanche 2 septembre

De bonnes raisons d'aller à Brioude :

le vol :

Brioude est situé dans l'Allier, à environ 150 NM d'Aix. C'est un très beau vol, en suivant la vallée et les gorges de l'Allier entre Langogne et Brioude, avec en fond la chaîne des Puys.

la ville :

La vieille ville médiévale est superbe et dominée par la basilique Saint Julien, lieu de pèlerinage et étape sur la route de Compostelle. C'est la plus grande église romane d'Auvergne. Bâtie au XI^e et XII^e siècle, c'est un monument exceptionnel.

Pratique :

Avions : LL-BD-EH

Distance : LFMA-LFHR 300 NM A/R — 3 à 4 HdV

Budget : HdV à partager entre les pilotes, repas, visites.

Rendez-vous Club : 8 H. Café croissants—Briefing

Contact : Alain FAURE

Inscriptions au Club





Rassemblement des Femmes de l'Air

Samedi 22 septembre
Base Aérienne 115 — Orange Caritat

L'ACAM participera avec 2 équipages

Avions réservés : BD et ZG

Contact—Organisation : Stéphanie NAUDAN

Inscriptions au Club

Attention : l'accès à la base militaire impliquant diverses autorisations les inscriptions ne peuvent pas se faire au dernier moment.

Plus d'infos : www.femmes-pilotes.com

Bravos... et... Bienvenue

Il a été lâché :

MARTINEZ Frédéric 05/05/2012 RTN

Il ont obtenu le BB :

RICHAUD Jean-Marie 27/05/2012 JBV

SCHRAMM Calvin 29/06/2012 JBV

Ils ont obtenu le PPL :

NAULET Jean-Louis 04/04/2012 RPT

BOYVAL Jacques 20/06/2012 FSA

LEGRAS Thomas 23/06/2012 LTD

Félicitations à tous

Ils ont adhéré à l'ACAM :

SARRAZIN Pierre EP

MAURIN Cédric EP

MANZANO José EP

NOBLE Jean-Emmanuel EP

CLAIR Tom EP

CARON Victor EP

Bienvenue à l'ACAM !

Avions	avril	mai	juin	Total	T. 2012
ACAM					
QF	11.12	34.44	46.46	92.42	161.26
RU	70.44	74.20	101.02	246.06	432.22
ZG	34.55	71.29	64.46	171.10	304.57
LL	21.51	51.40	53.18	126.49	231.48
EH	28.47	23.39	62.07	114.33	163.55
AK			6.36	6.36	6.36
Total 1	167.29	255.52	334.35	757.56	1352.04
ANEG					
AS	39.48	48.18	60.24	148.30	254.29
BD	17.35	37.17	68.33	123.25	222.28
NN	36.49	31.43	37.57	106.29	188.40
Total 2	94.12	117.18	166.54	378.24	665.37
G Total	261.41	373.10	501.29	1136.10	2017.41

Activité Flotte

Essai du Diamond DA 20

L'ACAM a pu disposer pendant quelques jours d'un Diamond DA 20 flambant neuf, le F-HPAK.

Quelques instructeurs et pilotes ont pu essayer cet appareil tout composite équipé d'un Rotax 100CV et d'une hélice à pas variable.

Cet avion, certifié VLA, fait partie de la liste, établie par le CA, des appareils susceptibles de remplacer le C152 QF pour l'école.

Il devrait à nouveau être disponible entre le 9 et le 17 août.

N'hésitez pas à l'essayer et à donner votre avis. S'adresser à notre chef pilote Arnaud Rostain.

Les Rendez-vous ...

« Rencontre du mois »

**Tous les 1^{ers} Vendredis du mois,
à partir de 18h30.**

Participation aux frais : 4€
Les familles sont les bienvenues.

**Vendredi 6 juillet
Vendredi 3 août
Vendredi 7 septembre**

« Café-croissants »

Tous les deuxième dimanches du mois
un aéroclub de la région PACA. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :

8 juillet : Aéroclub Manosque-Vinon - Vinon
12 août : à définir
9 septembre : Aéroclub du Comtat Venaissin
Carpentras