

ACAM

AÉRO - CLUB AIX - MARSEILLE

Editorial

Patrick Bourchet

Chers amis pilotes,

Les beaux jours sont là, avec les vols dont nous revons tous.

Cependant, les conseillers et quelques adhérents, continuent d'assurer la bonne marche du Club, et la mise en place des nouveautés.

Pour compléter cet élan, j'aimerais voir un petit effort de chacun sur quelques points touchant à la préparation de nos vols :

- Nettoyer verrière et bords d'attaque avant et surtout après le vol,
- Ne pas mettre en route dos au hangar pour éviter de le "souffler",
- A partir de 19 heures, bien ranger les avions dans le hangar pour préparer la fermeture.

Ce sérieux, cette discipline au sol, doit être le reflet de notre attitude en vol, et rendre plus agréable la fréquentation du Club pour tous.

Merci et bons vols.



L'Assemblée Générale convoquée le 12 Mai 2001, s'est tenue en 2 temps :
1 A.G extraordinaire pour modifier un article des statuts concernant les membres associés
2 A.G ordinaire pour l'approbation des rapports, moral et financier, approbation des comptes et donner quitus au conseil et au trésorier, et procéder à l'élection de 5 membres du Conseil d'Administration : 3 sont à renouveler et 2 sont démissionnaires. 69 adhérents sur 272 inscrits étant présents ou représentés à l'heure de la convocation, le quorum est atteint et l'A.G peut délibérer.

A.G extraordinaire :

Elle avait pour objet de modifier une phrase de l'article 3, remplacement de : "ils n'assistent pas aux A.G de l'association" par "ils peuvent assister aux A.G de l'association mais n'ont pas le droit de vote et ne modifient pas les conditions de quorum par dérogation à l'article 8"

Cette modification a pour but de permettre à nos amis de l'ANEG d'assister à l'AG en leur qualité de membres associés.

Adopté à l'unanimité des votants

A.G ordinaire :

L'AG a entendu le rapport moral présenté par Patrick BOURCHET, puis le rapport sur la comptabilité par Bernard LEVASSEUR, le rapport sur les finances par Françoise BERTRAND et le rapport sur l'état de la flotte par Gérard VINCENT.

Après débats il a été procédé aux votes :

59 votants :

rapport moral : approuvé à l'unanimité

Comptes adoptés par 57 voix pour, une contre, une abstention

Rapport financier approuvé par 57 voix pour, une contre, une abstention

Le quitus au conseil et au trésorier a été donné par 58 voix pour et une contre.

Les candidatures au Conseil d'Administration ont été indiquées :

3 renouvellements: Françoise BERTRAND, Xavier FARJON, Bernard LEVASSEUR,

un nouveau candidat : Yves DESPAS

Le vote s'est déroulé à bulletin secret, les 4 administrateurs sont élus à l'unanimité.



L'ordre du jour étant épuisé l'AG a été levée à 19 heures. +

Le Conseil d'Administration :

Président :

Patrick BOURCHET

Secrétaire Général :

Xavier FARJON

Trésorerie-Comptabilité :

Françoise BERTRAND
Bernard LEVASSEUR
Jean-Pierre LUTAUD

Informatique :

Gérard CASSAN
David BERNARD

Suivi de la Flotte :

Gérard VINCENT
Jean-Jacques BAUSSAN
Claudius DEFLASSIEUX
Philippe LAURENT

Instruction :

Georges KOUYOUMONTZAKIS

Animation :

Michel DECOBERT

Bulletin :

Yves DESPAS

Ils quittent le Conseil :

Réélus par l'AG du 21 Octobre 2000, **Armand BALDI** et **Jean CHEVILLOTTE** n'ont pas souhaité, pour des raisons personnelles, poursuivre plus avant leur participation au Conseil d'Administration dont ils étaient membres depuis de nombreuses années.

Après avoir beaucoup donné à l'ACAM de temps et d'énergie on comprend qu'ils aspirent à prendre un peu de recul et de repos.

Nous les remercions chaleureusement pour leur engagement et tout le travail qu'ils ont fourni pour le Club.

Il arrive :

Membre récent du Club (1999) et "jeune" pilote (TT 2000) **Yves DESPAS**, 63 ans retraité (ex responsable d'un atelier audiovisuel dans un établissement du Ministère de la Jeunesse et des Sports). Il a, depuis quelques mois pris la suite d'Armand BALDI à la rédaction du Bulletin.

Une fringante Centenaire

Yves Despas

Elle a 100 ans cette année, et, le moins qu'on puisse dire, est qu'elle se porte bien!

Elle a traversé, sans coup férir, 2 guerres mondiales, 3 Républiques et un bonne douzaine de révisions constitutionnelles...

Elle, -nul n'est censé l'ignorer- c'est la loi de 1901 reconnaissant et organisant le droit d'Association, c'est à dire selon ses termes "la convention selon laquelle plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leurs activités dans un but autre que de partager des bénéfices".

Quoi de plus banal aujourd'hui qu'une association?

Pourtant il aura fallu attendre longtemps et une trentaine d'années de débats âpres et passionnés pour que la liberté de s'associer soit enfin reconnue et organisée. La loi déposée par le Président du Conseil Pierre Waldeck-Rousseau fut adoptée le 1^{er} Juillet 1901. Simple et très libérale, elle fonde toute la vie associative en France depuis un siècle.

Vie foisonnante : défense d'intérêts particuliers ou préoccupations planétaires, loisirs ou action humanitaire, sport, environnement, santé, culture, les associations interviennent dans tous les domaines.

Même ces quelques fous qui, contre vents et orages, persistent à vouloir voler et à croire que le monde est plus beau vu de haut, y ont recours : la quasi totalité des aéro-clubs français, dont l'ACAM, sont des associations 1901.

On recense actuellement 700 à 800.000 associations. Il s'en crée 60.000 par an. Elles comptent 20 millions d'adhérents, 9 millions de bénévoles y travaillent et elles emploient 1,3 million de salariés. Au total leur budget annuel est de 230 milliards de francs (soit l'équivalent d'environ 15% du budget de l'Etat) !...

Mais au delà de leurs raisons d'être, et de ces chiffres impressionnants, les associations jouent aussi un rôle important dans la société en tissant entre leurs adhérents et entre elles, un réseau très serré de relations.

Par le mode de fonctionnement qu'elle a institué, fondé sur des rapports égalitaires, responsables et non marchands entre les adhérents, la loi de 1901 a également sans doute contribué à développer pendant un siècle une certaine culture de la citoyenneté dans notre pays.

Cependant, certains responsables associatifs s'inquiètent aujourd'hui, de l'émergence de comportements assimilant les associations à de simples fournisseurs de services.

Peut-être, en effet, n'est-il pas inutile de rappeler, qu'une association comme l'ACAM par exemple, n'est pas un loueur d'avions, et ne peut fonctionner efficacement, qu'avec la participation, sous une forme ou une autre de ses adhérents. Ne serait-ce qu'en pensant que la moindre négligence de l'un sera forcément supportée par les autres. C'est aussi cela l'esprit de la loi et puis c'est tellement plus sympa...

La loi 1901 a 100 ans, alors bon anniversaire et...longue vie ! +

Au delà du Tour de Piste...

Mon premier vol solo

Gisèle Lallement

" Si tu n'étais pas fatiguée après une heure de tours de piste je te lâcherais. " me dit un soir Raymond en applaudissant. Surprise !

" Tu plaisantes ? Je ne suis pas encore capable de voler seule !... "

" Tu en es tout à fait capable, je n'ai touché à rien, tu as tout fait toute seule ! Et j'ai l'intention de te lâcher la prochaine fois si les conditions météo sont bonnes, si tu es en forme et moi aussi. "

Et, toute seule dans ma tête, je me dis que, forcément, il se trompe ! Comment puis-je arriver à atterrir toute seule alors que j'ai toujours besoin de ses conseils ? Le décollage, passe encore ! Et la radio ? jamais je me souviendrai de tout ! Et puis il y a tellement de choses à faire et à regarder en même temps ! Je n'y parviens pas encore ! " regarde ta vitesse... tu perds des tours... là tu en as pris... tu oublies le réchauffage carbu... et la pompe...tu es trop bas... tu es trop haut... tu ne mets pas assez de pied à droite...essaie de tenir l'axe... il est temps de virer, tu vas passer au-dessus du village... ". Combien il est rassurant, l'instructeur à ma droite qui me souffle ce que je dois faire, corrige, me fait croire que tout va bien !

J'éprouve, malgré mon angoisse et mon sentiment d'incompétence, de la fierté : 11 h 45 de vol et je suis " la cha ble " (Raymond l'a noté sur le carnet de progression) ! Je crois que c'est plutôt bien !

Et je passe toute la semaine un peu inquiète. Non, ce n'est pas possible, il ne va pas me lâcher ! Le mercredi suivant, je pars du bureau un peu stressée. Il y a un peu de vent et je pense que ce n'est pas pour ce soir. Mais... on ne sait jamais ! Et si Raymond juge très faible la vitesse du vent ? Comment peut-il me faire confiance, à moi ?

J'arrive à l'aéroclub. j'aurais dû annuler ce vol : je ne suis pas en forme, le vent est faible mais il y a du vent, je ne me fais pas confiance, je suis nulle... Allez, je change de chaussures et j'y vais !

" Bonjour Gisèle, comment te sens-tu ? Il n'y a pas beaucoup de vent, je vais sans doute te lâcher. " aie, aie, aie !

Premier tour de piste, premier atterrissage, du vent de travers, plus fort que nous le pensions : j'ai des difficultés à tenir l'axe et puis je me sens toute molle, "je ne te lâcherai pas aujourd'hui. Les conditions ne sont pas bonnes " Ouf!!!

Une semaine plus tard, même scénario : je pars du bureau inquiète et persuadée que je ne peux être lâchée. C'est une journée sans vent et ensoleillée malgré quelques nuages, je me renseigne tout de même par téléphone auprès de Georges qui est à l'aéroclub :

" comment est le temps aux Milles ? " (comme si des milliers de kilomètres séparaient Marseille des Milles !)

" Il fait beau, il n'y a pas un brin de vent. "

" on décolle en 33 ou en 15 ? "

" en 15, t'en fais pas ! "

" ah, tant mieux ! je préfère le tour de piste dans ce sens, je suis plus à l'aise. Mais tu verras, je ne serai pas lâchée, je suis bien trop mauvaise ! Et si je casse l'avion ? "

" Arrête de te dévaloriser. Raymond m'a dit que tu es très capable mais que tu n'as pas assez confiance en toi et je suis d'accord avec lui. Et puis je n'ai encore jamais vu un élève casser un avion le jour du lâcher ! " j'espère que je ne serai pas l'exception à cette règle !

J'arrive à l'aéroclub et je change de chaussures. j'ai peur. J'aurais dû réviser, j'ai la tête complètement vide ! Georges est là et ça me fait du bien, il me donne du courage.

" Bonjour Gisèle. Nous volons dans quel avion ? "

" Le Roméo Uniform "

" je viens de le laisser sur le parking. Prends la sacoche, fais la pré-vol et attends-moi dans l'avion. "

Raymond me rejoint et, se moquant gentiment, me montre son téléphone en disant " tu vois, si je te lâche

je te donnerai mon téléphone pour que tu m'appelles en cas de besoin. "

Nous décollons et, curieusement, je suis très à l'aise, j'arrive même à virer et en même temps à mettre l'avion en palier, à réduire les gaz, à vérifier le compte-tours et la vitesse, à regarder où je vais. Je fais quelques tours de piste sans que Raymond touche au manche. Il me donne, bien sûr, encore des conseils bien mérités mais il semble content et moi aussi. Mais serais-je pour autant capable de me souvenir de tout, seule dans l'avion ? Non, ce n'est pas possible et je suis assez sereine parce que je suis persuadée que ce n'est pas pour aujourd'hui puisque Raymond m'a dit que je serai lâchée quand je le sentirai.

" je pense que c'est assez et si tu es d'accord, nous allons faire un complet " annonce Raymond. Ouf ! je suis soulagée (et mentalement je fais le geste de m'essuyer le front d'un revers de main que je secoue ensuite pour évacuer les gouttes de sueur). Mais il ajoute " à moins que tu aies envie de faire un tour de piste toute seule ? ". Et là, je ne sais ce qui s'est passé en moi car je m'entends répondre " oui, je pense que je peux ". Quelle audace ! Mon ego a-t-il reçu un coup de fouet ou ai-je perdu la tête ? Serais-je galvanisée ? Sereine et confiante, je souris. Ça alors !

Donc, au lieu d'aller au parking je tourne sur la voie d'accès à la piste 15.

Raymond me fait quelques recommandations supplémentaires, me dit qu'il est confiant et descend de l'avion. Je suis seule à présent et il faut que tout se passe bien, que je prouve, surtout à moi-même, ce dont je suis capable.

Ma main se pose sur le siège de droite pour vérifier que je ne rêve pas. Non, c'est bien une réalité, je suis seule et tout doit être parfait, je n'ai pas droit à l'erreur, je souris, je ris même et suis gagnée un bref instant par l'exaltation.

Pour une fois sûre de moi je vais au point d'arrêt après un roulage comme je n'en ai encore jamais fait, fais mon annonce radio, m'aligne et attends l'autorisation de décoller laissant l'avion venant d'atterrir dégager la piste.

je décolle et tiens parfaitement et l'axe (enfin, je crois) et ma trajectoire, pied droit en action.

300 ft : volet, pompe, phare.

La prison en bout d'aile : je vérifie à l'extérieur et commence à virer.

1000 ft : je mets l'avion en palier et descends les tours à 2000.

Le (la) contrôleur aérien me prévient que la tour devient inactive, je remercie et dis au revoir.

j'annonce " travers tour pour un complet ". je suis ma trajectoire, vérifie la vitesse et l'altitude régulièrement, corrige quand c'est nécessaire.

Je mets l'avion en descente au bon moment, et ne perds pas de vue la piste et le point où je dois atterrir. Là, je dois être à 500 ft et j'y suis, c'est bien.

je réduis totalement les gaz et pose l'avion, dans l'axe et en douceur. Vient l'image de la feuille qui se pose sur le sol, à l'automne, après s'être détachée de son arbre. je rejoins la pompe à essence après un roulage qui m'étonne encore.

Georges et Raymond m'attendent. Ils semblent satisfaits. Moi aussi.

Je me souviens même de ce que je dois faire pour arrêter le moteur alors que d'habitude j'attends les consignes de Raymond.

Je suis heureuse et fière.

Je voudrais décrire exactement ce que j'ai ressenti mais il n'est pas facile d'exprimer avec des mots les impressions, il n'est pas facile de faire émerger ce qui est au fond de soi.

Aucune angoisse ne m'a étreint pendant toute la durée du vol. J'étais sûre de moi. Seul un léger tremblement, une fois tout terminé, s'est manifesté.

Présence, conscience, lucidité, confiance étaient en moi.

Sérénité, joie, plénitude même, émotion m'ont accompagnée.

Ce qui est surprenant, c'est cette impression d'extrême légèreté et de silence total malgré le bruit pourtant assourdissant du moteur. C'est aussi ce sentiment de liberté qui pénètre en soi par les yeux, les narines et tous les pores de la peau. Entre ciel et terre, c'est la communion avec les éléments, avec la nature, avec le cosmos tout entier.

Et je pense aux héros de « Illusions ou le Messie récalcitrant » et à « Jonathan Livingstone le Goéland », tous deux de Richard Bach (ancien pilote de l'US Air Force, passionné d'aviation et écrivain philosophe).

D'assistée, je suis devenue responsable, un peu comme l'enfant se transforme en adulte, d'un coup de baguette magique.

J'espère ressentir encore ces sensations plus qu'agréables.

En quête d'absolu, de connaissance de soi et des autres, de liberté et de libération de soi, Je cherche par différentes voies à atteindre le bonheur, voire la félicité, à être en harmonie avec moi-même, avec la nature et tout ce qui la compose. Et le bien-être ressenti pendant ces vingt minutes de vol en solo participe à ma quête.

Anciens pilotes plus que confirmés, pilotes plus récents et pilotes encore élèves, quel que soit le nombre de vos heures de vol, vous avez tous vécu ce moment fabuleux du premier vol en solo et peut-être sûrement même- ressenti les mêmes émotions.

Vous trouverez peut-être naïves ces quelques lignes relatant mes impressions, j'ai malgré tout le désir de partager avec vous ce vécu commun extraordinaire. +

Communications radio : phraséologie

Jean Bossy (extraits)

Voici quelques extraits d'un article de Jean BOSSY sur la phraséologie actuellement en vigueur que nous a signalé Raymond DELAUNAY. L'article complet avec de nombreux exemples a été publié dans le numéro de Décembre 2000 de la revue Aviasport. Nous vous invitons à vous y reporter.

Même quand l'aérodrome ne bénéficie d'aucun service de la circulation aérienne, le seul fait d'être sur un avion équipé d'une VHF impose au pilote de s'en servir. En VFR les premiers mots émis par le pilote sont souvent décisifs. D'où l'intérêt d'une bonne phraséologie.

Les références réglementaires :

La standardisation permet d'éviter les incompréhensions entre pilote et contrôleur et de simplifier la vie du pilote quand il passe d'un pays à un autre.

Des procédures internationales de radiotéléphonie ont donc été définies depuis longtemps dans les documents OACI. Dans le JAR-FCL les européens demandent que les pilotes soient formés avec cette phraséologie OACI. La France elle-même a décidé de limiter au maximum les dérives nationales. C'est l'objectif primordial de l'arrêté du 27 juin 2000 paru au Journal officiel du 26 juillet, qui annule et remplace l'ancien arrêté de 1984.

Les nouveautés :

Les éléments qui doivent être collationnés par le pilote sont listés de manière exhaustive. Rappelons que " le collationnement consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu ". Le pilote n'est tenu de collationner que les clairances. Inutile de répéter tous les paramètres météo si on les a bien compris.

Dans une clairance, tous les éléments suivants doivent être répétés par le pilote :

fréquence code transpondeur, calage altimétrique, route ATS, niveau, cap, vitesse, taux d'évolution dans le plan vertical, maintien de position sur un taxiway, piste (identification, maintien avant piste, entrée, atterrissage, option, décollage, traversée, remontée), conditions en cas de clairance conditionnelle. L'élément " entrée " pour une piste correspond à l'identification du taxiway à partir duquel l'avion s'aligne.

Le terme " option " correspond à une clairance laissant au pilote le choix de manoeuvre à effectuer dans le cadre d'un vol d'instruction (remise des gaz, toucher ou atterrissage complet).

La transmission des nombres par énonciation de chacun des chiffres qui le composent (sauf pour les multiples de cent et de mille) est la règle générale. Il reste possible en français de transmettre un nombre comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Généralités :

L'arrêté rappelle que : " lors des échanges radiotéléphoniques entre contrôleur et pilote, la plus grande discipline est observée ". Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il est demandé de :

respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter, avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre, formuler des messages brefs et concis, prononcer chaque mot clairement et distinctement, maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte, réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message, maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

Quand les règles de l'air imposent une écoute permanente (classe D par exemple), le pilote ne doit quitter l'écoute, même momentanément, qu'avec l'accord préalable du contrôleur. Sinon (classe E par exemple), le pilote ne quitte pas l'écoute d'une fréquence sur laquelle il a échangé des communications sans informer clairement le contrôleur de son intention de quitter l'écoute. Sauf pour des raisons de sécurité, aucun message n'est transmis à un pilote pendant le décollage, la fin de l'approche finale et le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse n'est pas contrôlée. Des communications entre pilotes peuvent avoir lieu sur la fréquence d'un organisme de la circulation aérienne après accord du contrôleur. En cas d'appels simultanés ou presque de plusieurs pilotes, c'est le contrôleur qui décide de l'ordre dans lequel ceux-ci communiqueront avec lui.

Langues utilisées :

Dans les espaces aériens exploités par l'administration française les langues utilisées sont le français et, sauf indication contraire publiée, l'anglais. Sauf cas particulier (entraînement par exemple), le français est utilisé entre pilote français et contrôleur français. Dans l'alphabet aéronautique, la prononciation des lettres est dorénavant identique en français et en anglais, à deux

minuscules variantes françaises près pour C char li (au lieu de tchah li) et U ou ni form (au lieu de you niform). Rappelons que F se dit fox trott et N no vèmm ber.

Indicatifs d'appel :

Au premier contact entre un pilote et un contrôleur, l'indicatif de la station sol comprend au moins le nom de l'emplacement. Le suffixe (Sol, TWR, Prévol, etc.) n'est pas obligatoire, sauf dans le cadre du service d'information de vol (suffixe Info).

L'indicatif d'un avion peut prendre différentes formes. Il existe deux types d'indicatifs d'appel adaptés aux besoins de l'aviation générale, celui formé uniquement de l'immatriculation de l'avion et celui formé du nom du constructeur suivi de l'immatriculation de l'avion. Les indicatifs abrégés associés sont formés de la première et des deux dernières lettres de l'immatriculation pour le premier type, et du nom du constructeur et des deux dernières lettres de l'immatriculation pour le deuxième type. A titre d'exemple l'indicatif complet du Robin DR400/120 F-GJZG est au choix FGJZG ou Robin FGJZG. Son indicatif abrégé est FZG ou Robin ZG. En circulation d'aérodrome il nous semble préférable d'utiliser systématiquement l'indicatif comprenant le nom du constructeur pour faciliter l'identification visuelle. +

Vu sur l@toile :

Mille pilotes

Jean-Pierre Brochier

Afin de participer au grand élan de rénovation des us et coutumes de l'ACAM, entrepris par le nouveau Bureau sous la direction dynamique du Président Bourchet, il a semblé à un tout-petit groupe d'Acamiens et d'Anégiens que promouvoir un moyen de communication dans le vent pouvait se révéler utile. C'est ainsi qu'après quelques vicissitudes, un groupe Yahoo a été créé, auquel les fondateurs et les inscrits actuels vous invitent cordialement.

Il a pour adresse : <http://fr.groups.yahoo.com/group/millepilotes>

On peut lui envoyer des messages à : Millepilotes@yahoogroups.com

Pour faire partie du groupe, il est nécessaire de disposer d'une adresse E-mail, d'être inscrit aux Groupes Yahoo et suffisant d'en confirmer le désir après une invitation de principe, qu'il sera possible, bien entendu, de décliner. Plusieurs configurations sont possibles, et l'amoncèlement des mails dans une boîte aux lettres n'est nullement à craindre.

Il est donc suggéré à chaque pilote ou apprenti pilote qui voudrait nous rejoindre de bien vouloir inscrire son adresse e-mail sur la la liste prévue à cet effet agrafée dans le cahier de réservations.

Merci pour votre attention. +

voyages, voyages ...

Portugal 16 - 21 Juin

Gérard Cassan

Le premier jour :

Les deux avions pas rapides mais aux qualités de croisière éprouvées sont fin prêts depuis la veille, les pleins d'huile et d'essence sont faits, les gilets de sauvetage, les cordes et les piquets, les cache-piteaux, les pare-soleils sont embarqués.

L'équipe de six voyageurs décolle des Milles vers huit heures, le Cessna 172 Fox Novembre en premier puis le PA28 Echo Hôtel quelques minutes après car il est un peu plus rapide de cinq nœuds.

A partir de la verticale de ses pistes, Marseille Provence nous autorise une trajectoire directe vers Montpellier, ce qui nous offre une vue magnifique sur la Camargue.

On est vite au-dessus de la couche qui se soude vers Perpignan mais se désagrège ensuite en entrant dans les Pyrénées. Nous grimpons vers Mont Louis, Font Romeu puis nous voilà en Espagne à Puig Cerda et au-dessus de Seo de Urgel que nous laissons derrière nous pour nous poser à Jaca, une piste très fréquentée par les vélivoles. Va-t-on faire notre tour de piste à main droite ou à main gauche ? Après un certain temps alors que nous entamions une main gauche au sud, une voix sortie de la radio nous explique qu'ici c'est à main droite et au nord de la piste! Nous nous exécutons.

Après le plein d'essence et un coca au bar, nous décollons pour Madrid Quatros Vientos. Les Quatre vents nous inquiètent un peu mais ils ne seront pas au rendez-vous et en attendant, l'horizon s'élargit à mesure que nous nous enfonçons vers le sud : les collines sont plus basses et l'air cristallin permet une visibilité presque sans limite. Les couleurs à dominante jaune si caractéristiques de l'Espagne sont là, nous montrant que la pluie est ici plus rare qu'en France.

Quatros Vientos est en périphérie de Madrid dont nous ne verrons presque rien, mais peu importe, il ne s'agit que de se poser pour « refioler » et changer de pilote.



1 - Séville: la vieille ville et la tour de la Giralda

La dernière étape de la journée nous amènera jusqu'à Séville, capitale andalouse sur les bords du Guadalquivir. Nos sept heures de pilotage ne nous empêcheront pas de visiter les quartiers du centre et de goûter à la cuisine locale dans un restaurant animé. L'exposition hispano-américaine du début de ce siècle a laissé un souvenir vivace qui se retrouve dans les nombreux pavillons construits pour l'occasion. Les Sévillans sont aussi très fiers d'un pont à bascule dont le tablier d'un seul tenant est équilibré par une sorte de queue qui lui donne un air d'écureuil.

Deuxième et troisième jour :

Après un tour de la cité en Taxi qui nous amène le long des remparts et à la tour de Loro, nous voici revenus à nos avions. A l'aéroport, la police est débonnaire et la douane absente, on se sent un peu chez nous ...en Europe.

Nous décollons pour suivre le delta du Guadalquivir qui porte bien son nom d'oued el Khebir, traduisez : le Grand fleuve ; des rizières d'un vert profond s'étendent sur une largeur de plusieurs dizaines de kilomètres depuis Séville jusqu'à la mer.

Nous suivons ensuite la côte qui s'élève à mesure que nous nous approchons du Portugal. Cette étape d'une heure trente contraste avec celles d'hier, mais l'arrivée que nous aurions pu imaginer tranquille, se révèle être celle d'un aéroport surchargé de gros porteurs avec pour chef d'orchestre un contrôleur qui a troqué sa voix contre une rafale de mitraillette. Et en plus, il jongle entre l'espagnol, l'anglais et le portugais. Nos deux misérables coquilles lui posent un problème : comment loger nos cent nœuds au milieu des deux cent cinquante de nos collègues du commercial. On commence par faire trois tours sur place puis il nous enclenche dans le circuit : la piste est large et le vent nul, le tout est de bien calculer son toucher pour rouler un minimum et dégager rapidement la piste.



2 - Pêche traditionnelle au Portugal

Faro est notre premier contact avec le Portugal. Dans le taxi nous apprendrons que le terrain y est horriblement cher – les prix de la région parisienne. La ville est petite et les vieilles bâtisses d'antan un peu délabrées sont cernées par de l'immobilier moderne et multicolore. Le développement rapide des quartiers semble nous dire que ce pays a des années à rattraper. Nous trouvons un restaurant sur le petit port de plaisance où le patron nous prépare le poisson qu'il nous a fait choisir dans sa vitrine : il vient d'être pêché et il est frais et succulent à souhait.

Nous voilà repartis en fin d'après-midi pour Cascais, un petit aéroport des environs de Lisbonne. Nous longeons la côte vers l'Ouest. En passant, nous repérons un pétrolier qui s'oublie dans la grande bleue : une longue traînée noire bien visible du ciel en témoigne. Message d'information au contrôle qui suit notre déplacement. Nous repérons aussi des incendies de forêt : nous l'apprendrons le soir à la télévision de l'hôtel, le Portugal fait face à une série impressionnante d'incendies.



3 - La Tour de Belem

Nous passons le cap St Vincent à l'extrême sud-ouest de l'Europe, un phare, des falaises blanches et nous commençons à remonter vers le Nord. Notre croisière à cinq mille cinq cent pieds nous assure un peu de fraîcheur. Tout le long de notre périple, nous sommes suivis par le contrôle. Cette attention se poursuivra sur tout le Portugal : elle apporte un sentiment de sécurité bien agréable pour les touristes que nous sommes.

L'arrivée sur Cascais est animée par un vent tourbillonnant qui se faufile entre les immeubles et les collines qui entourent la piste. Ça remue, mais les pilotes chevronnés qui sont à l'œuvre posent les deux avions en douceur.

Nous voici pour trois jours à Lisbonne : demain nous ne serons plus que des touristes heureux de se laisser piloter dans des bus à impériale et des tramways antédiluviens. Lisbonne est comme Rome, la ville aux « sept collines ». Elle borde l'estuaire du Tage et a relégué le gros de ses installations portuaires sur l'autre rive.

La Place du Commerce écrasée de soleil semble être le point de départ de toutes les visites. Dans la même journée nous ferons deux circuits, l'un nous mènera à la tour de Belem d'où partit Christophe Collomb pour découvrir « les Amériques » et l'autre nous fera visiter la vieille ville avec ses rues étroites et animées qu'évoque le Fado, cette manière particulière à Lisbonne de chanter accompagné d'une guitare et d'une mandoline à seize cordes. Chantés aussi bien par des hommes que par des femmes, ces airs sont empreints de nostalgie et racontent la vie et les amours de la ville.

Le quatrième jour :

Nous quittons Lisbonne après un tour en taxi vers le château qui surplombe la ville : de là on peut la voir avec ses rues serrées et à côté, le Tage immense à cet endroit.

Le vol vers Porto nous mènera à l'intérieur des terres aux abords de Coimbra la célèbre ville universitaire puis dans la vallée du Duro, où sont cultivées les vignes qui produisent le Porto.

Durant le trajet nous verrons encore plusieurs feux de forêts que l'on aurait pu prendre pour de la fumée d'industries polluantes.

Après les températures torrides de Séville, Faro et Lisbonne, Porto a une allure de ville du nord : durant le trajet en taxi, nous avons pu voir des forêts plus vertes et fournies. Là comme ailleurs dans le pays, des quartiers poussent au milieu des arbres, bousculant la nature et affirmant la primeur de l'activité humaine.

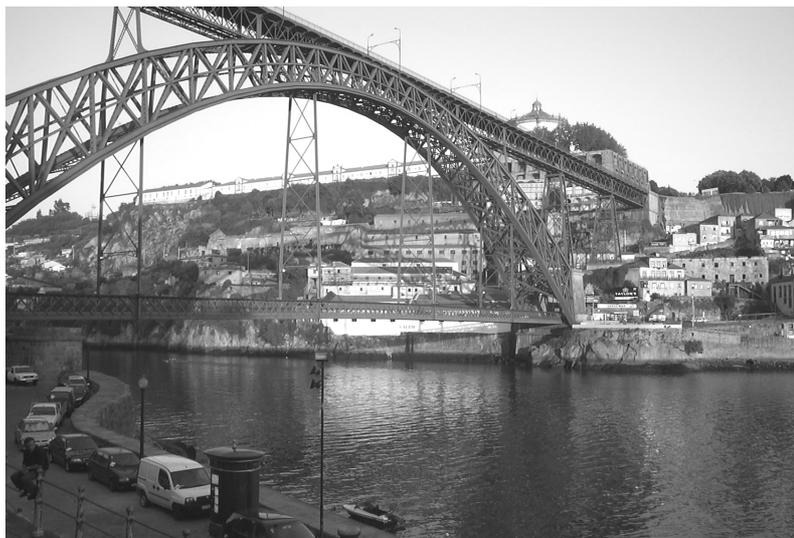
Voulant faire contraste aux fastes de l'hôtel de Lisbonne, nous en avons choisi un dans la vieille ville à deux pas d'un chantier qui nous accueille au rythme des coups d'un marteau pilon : pas cher mais sonore ! Heureusement, la nuit sera plus calme. Nous nous évadons vers la Cathédrale puis les bords du Duro. Vue d'en bas,



4 - Maisons anciennes à Porto

la ville est belle : une multitude de balcons cernent les vieilles maisons. Au milieu jaillissent plusieurs églises et des tours.

Le soleil rasant accuse les contrastes et éclaire à notre droite le pont construit par Eiffel au début du siècle. Il a la particularité de faire passer une voie ferrée au-dessus des voitures et des piétons. A cet endroit, le lit du Duro est encaissé et le pont le domine de très haut. Derrière nous, le quartier des caves de Porto que nous visiterons demain matin. Tous les noms célèbres sont réunis en quelques hectares : Cruz, Sandemann, Ferreira ...



5 - Le pont Eiffel et le Duro

Cinquième et sixième jour :

Le matin, nous décidons de visiter les caves et notre choix se porte sur les caves Ferreira peut-être parce que la qualité de leur Porto est réputée. Ces caves ont été fondées par Dona Antona (prononcez Dogna antogna !), une petite femme à l'énergie extraordinaire qui au siècle dernier à repris l'affaire à la suite des décès prématurés de son père et de son époux.

Le vin de Porto est produit plus haut dans la vallée et après une année, il est transporté dans ces caves qui le gardent plus ou moins longtemps. La visite de ces alignements de fûts et de cuves donne une impression de d'alchimie et de mystère, on assiste à la naissance d'un nectar sans trop savoir comment cela se produit. La visite se termine par quelques achats.

Nous décollons après avoir déjeuné dans un des restaurants populaires. La cuisine portugaise est savoureuse : du poisson grillé, de la morue préparée de différentes façons, des boulettes à base de pomme-de-terre et de poisson qui se consomment en entrée, un petit vin pétillant qui s'accommode très bien avec cette cuisine plutôt légère.

Nous sommes en l'air, en vol côtier. La côte est maintenant franchement verte car on quitte le Portugal et on entre en Asturies. Nous nous poserons à l'aéroport d'Asturias. Tout d'un coup le rêve prend fin, nous savons que le voyage se termine demain par une longue traversée qui passera au nord des Pyrénées et nous ramènera aux Milles.

Ce voyage comme les trois autres auxquels j'ai participé fait partie des meilleurs moments de pilotage : presque cinquante heures à se partager entre cinq pilotes, des usages différents : au Portugal comme en Espagne l'aviation de loisir n'est pratiquement pas réglementée donc jusqu'à aujourd'hui peu pratiquée. Mais en passant nous avons repéré de nombreuses pistes privées ou publiques en construction. Gageons que dans quelques années, nos voisins seront aussi nombreux que nous à pratiquer ce sport. +

Photos :

1-2 archives Y.Despas.

3-4-5 Gérard Cassan.

Nous souhaitons pouvoir continuer à publier des témoignages personnels, comme celui de Gisèle Lallement, des récits de voyages anciens ou récents tel celui de Gérard Cassan, etc... Cherchez dans vos souvenirs, nous sommes certains que beaucoup d'entre vous pourraient raconter de belles ou insolites "aventures".

Nous voulons aussi que ce bulletin soit vraiment un lien entre les membres du Club.

N'hésitez pas à nous joindre, à nous faire part de vos idées, suggestions ou critiques, à nous envoyer informations, articles et photos...

Merci.

La rédaction

Club-Infos-Club-Infos

C'est le 9 juin, dans le cadre agréable du restaurant "Armand" qu'à eu lieu la sympathique soirée-repas en l'honneur de Michel CONAN qui quittait ses fonctions d'Instructeur professionnel à l'ACAM. Après les mots de remerciement de Patrick BOURCHET, Michel prit la parole. Et c'est devant une assistance étonnée et ravie qu'il prononça le "discours" que nous nous faisons un plaisir de publier ci dessous. On le savait pilote talentueux, bricoleur émérite, on ignorait qu'il sut si brillamment manier l'humour avec la rime!...

Pilotes, mes amis, Monsieur le Président,
Comment puis-je, à ces mots, rester indifférent ?
Mais... souffrez que ce soit une oreille critique
Qui écoute, aujourd'hui, ce beau panégyrique !



J'avais mis au placard mon grand sabre inutile.
A bricoler un peu je n'étais pas hostile.
Vous m'avez accueilli sans faire de façons
Me priant, sans délai, de donner la leçon
A des particuliers avides de connaître
Ce qui sépare un nœud d'avec un décimètre.
Je remis le harnais, et c'est avec délice
Que des lampes à souder je revins à l'hélice !
Ce ne fut pas si simple de trouver le *la* :
La chose était nouvelle ; Mais l'exemple était là,
Donné par un MERCIER, montagne de talent
Ce baron de la cime, ce prince des versants.
Flanqué de deux RIPERT dont la science est connue,
Experts à déjouer les pièges de la nue .
Précédé pour ces dames, par l'habile PETRON :
Avec acharnement, il instruit le jupon
DELAUNAY arriva...et son rire éclatant
Qui ouvre tous les cœurs à ce type épatant,
Un joyeux spécimen dont j'envie le mollet
Moi qui me tient debout sur des manches à balai.
Si, par hasard, un jour, soucieux vous le voyez :
Amis ne cherchez pas, il a perdu ses clefs !

Que dire d'un REQUI, phaéton étonnant
Il maîtrise Corsair, Tésix...tapis volant !
De Patrick BOUCHERON ? Je vous *dirai* ceci :
Du *sombre* règlement il a une idée *claire*
Soyez embarrassé, il vous tire d'affaire ;
Demandez son conseil et suivez ses avis !
Que penser de BOULLU, Icare s'il en fut
Puisqu'il bâtit ses ailes et s'envole dessus !
BESNARD, en bon copain, relève le défi
De la Jar Efcéelle et, tel un pélican,
La déversant d'un coup dans nos gosiers béants
De dix vieux Ittetés fait dix jeunes Efis !
Frère Jacques lui-même - ce limier implacable
Qui, du haut de l'azur, sait trouver le coupable -
Apporte à notre équipe un soutien distingué :
Il sait du stagiaire faire le breveté.
Et je pense à JOURDAN, et je pense à ROSTAIN,
L'un qui s'en est allé, et puis l'autre qui vient.
L'un dans le ciel emporte pèlerins, marchandises
L'autre arrive au métier et ...mouille la chemise



J'ai gardé pour la fin, pour la bouche meilleure
Notre bon président, fabuleux instructeur ;
Polyglotte éminent, de la perfide Albion
Il va, par les chemins, propager le jargon.
Non content de fourbir la version et le thème
Il a saisi du club, la commande suprême ;
Sur son dos musculeux a chargé le fardeau
De sa poigne d'airain il guide le bateau !

Club-Infos-Club-Infos

Aidé dans son labeur par dix paires de bras,
Les uns comptent les sous, d'autres font de l'Infra,
L'un passe tout son temps à nous emplit la panse,
A polir nos engins quatre autres se dépensent,
A trier les papiers le dernier s'évertue ;
En bref, dans cet enfer, pas âme qui ne sue!
Avez vous jamais vu une équipe pareille?
Chapeau bas mes amis, saluons le conseil !

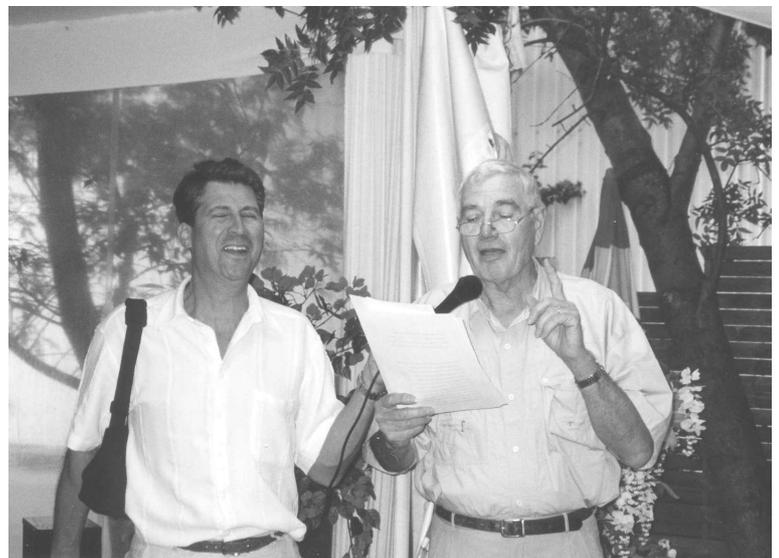
Faut-il donc, avec eux, craindre le lendemain ?
Sans remords, sans regret, je puis laisser la main
A plus jeune, plus beau , moins perclus, moins cassé
Moins aveugle, moins sourd et aussi plus futé ;
Apte à faire passer dans la lucarne étrange
L'âge du capitaine... le jour de la vidange !
Car il faut nous y faire, aujourd'hui c'est connu
C'est de l'informatique que viendra le salut !

Vous tous, ici présents, membres... ou bénévoles,
Réunis en ces lieux par le plaisir du vol
Vous n'avez pas choisi une passion aisée ;
N'avez-vous pas pensé aux boules ...à la télé ?
Mais toujours en question vous devez vous remettre,
Savoir lire la carte, soigner vos paramètres ;
Aux nuages, au vent, bien prendre garde aussi ;
C'est pourquoi j'étais là : vous me plaisez ainsi !
Mais si l'antique pot peut faire encore la soupe,
Il faut que du bateau , on voit enfin la poupe !
Adieu donc mes amis, à vous revoir plutôt
Puisque vous admettez que le vieux solitaire,
Au lieu que de rester à l'écart du troupeau,
A l'édifice ACAM apporte encor sa pierre.

Pour mettre un point final à ces propos burlesques,
Ne plus vous offenser par des rimes grotesques,
Je range mes affaires et, sans vous le cacher,

Je m'en vais de ce pas sur le Ouebe surfer !

Michel Conan



Anniversaire

Le mardi 12 juin, quelques pilotes, des instructeurs et les membres du C.A, se sont réunis autour de **Claudius DEFLASSIEUX** pour marquer son 80^{ème} anniversaire et lui remettre un petit souvenir à cette occasion.

Claudius est né le 11 juin 1921, il est (avec Armand BALDI), un des plus anciens pilotes du Club (avec le numéro 35, le dernier inscrit a le numéro 1053) Il est membre de l'ACAM depuis 1978 et a obtenu son brevet de pilote au printemps 1979. Claudius a également fait du vol à voile et est détenteur de la qualif montagne. Il totalise, à ce jour environ 1000 heures de vol.

Quand il ne pilote pas le "Mousquetaire" avec son ami Henri MERCIER au cours de virées montagnardes dont ils ont le secret, Claudius est souvent au club, toujours disponible pour apporter son aide ou renseigner l'un ou l'autre. Il est également membre du C.A qu'il fait bénéficier de son expérience notamment dans le domaine de la maintenance et de l'entretien de la flotte.

Bon anniversaire Claudius! +

Respect du Point Novembre

Certains pilotes se croient autorisés, notamment le Dimanche quand l'aérodrome n'est pas contrôlé à passer n'importe où et à survoler à basse altitude le sud et l'est du village d'Eguilles.

Cela n'est pas admissible. Il y a déjà suffisamment de problèmes, ne fournissons pas les verges pour être battus.

Alors un peu d'attention et respectons les règles SVP.

Rappelons que le point N se trouve à 1km au Sud-Ouest d'Eguilles et qu'il doit être passé à 1900 pieds QNH. +

*Le port et la forteresse de Calvi
Sous l'aile de E H*



Nouveau : Espace de Classe C

Une partie de la TMA de Lyon est maintenant un espace de Classe C :

CTR Bron et St. Exupery : Classe D jusqu'à 2500 pieds
TMA Lyon 1 : Classe C de 2500 à 4500 pieds
TMA Lyon 2 : Classe C de 4500 à FL 065
TMA Lyon 3 : Classe D de 1000ASFC ou 2500 pieds à FL 065
TMA Lyon 4 : Classe C de FL 065 à FL 195

Outre Lyon Bron et St. Exupery, de nombreux aérodromes sont situés sous ces zones :

Grenoble St G., Tarare, Macon, Bourg, Amberieux pour les plus importants ainsi que les VOR de LaTour du Pin et de Vienne.

A noter également qu'une partie de la TMA Genève située en territoire français est également de Classe C :

TMA Genève 1 : Classe C de 3500 pieds à FL195
TMA Genève 3 : Classe C de 6000 pieds à FL 195
TMA Genève 4 : Classe C de 6000 pieds à FL 195

L'aérodrome d'Annemasse est situé sous ces zones.

Rappelons qu'en espace de classe C le contrôle assure l'information de trafic entre VFR et VFR et l'espacement entre VFR et IFR.

Le contrôle peut imposer des altitudes et des trajectoires. La présence d'un alticodeur à bord est fortement conseillée. +

Plateau d'Albion :

L'aérodrome de St Christol n'est plus utilisé.

Les zones R 86A et R 86B sont supprimées. Il est maintenant possible par exemple d'aller directement de Carpentras vers le VOR de Digne et St. Auban.

Il reste cependant une petite zone : la R 11 jusqu'à 1000 pieds ASFC, et la zone de parachutage 435.

Attention : la balise SCL 348 figure toujours sur les cartes mais il est possible qu'elle ne soit plus en service. +

Sortie Corse

Vol sur Calvi : Dimanche 8 Juillet de 9h à 21h

Avions : EH - FN - VD

S'inscrire sur le carnet de réservation

Epinal et Allemagne

Du 19 au 24 Juillet

2 Places disponibles - Avion : VD

Contactez **Hervé LAURE** (ACS)

Club-Infos-Club-Infos

Procédure de règlement des heures de vol

Afin d'éviter toute confusion, les différents cas de figure possibles sont indiqués sur le tableau ci-contre.

Pour permettre une gestion rigoureuse il est très important de saisir correctement les vols sur AERO 21.

Les pilotes en Double Commande paient l'Instructeur au Club où ils paient l'avion.

Les pilotes de Provence Aviation n'ont pas accès aux avions de l'ACS. +

Horaires d'été 2001

Le Club est ouvert le Dimanche

Le ou les pilotes de Permanence assure(ent) une présence effective de 9h au coucher du soleil. +

| PILOTE | AVION | PAIEMENT A |
|--------|-------------|----------------------------|
| ACAM | USPEG | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| ACAM | ACS | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| ACAM | PA | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| ACAM | EGUILLE AV. | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| USPEG | ACAM | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| USPEG | EGUILLE AV. | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| USPEG | P.A | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| USPEG | ACS | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| ACS | ACAM | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| ACS | EGUILLE AV. | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| ACS | USPEG | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| PA | ACAM | ACAM Saisir sur AERO 21 |
| PA | USPEG | ACAM Saisir sur AERO 21 |

| INSTRUCTEURS | LUNDI | | MARDI | | MERCREDI | | JEUDI | | VENDREDI | | SAMEDI | |
|------------------|-----------|------------|-------|------------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|
| | Matin | Après Midi | Matin | Après Midi | Matin | Après Midi | Matin | Après Midi | Matin | Après Midi | Matin | Après Midi |
| Raymond DELAUNAY | 9h 14h | | | 14h 19h | 9h 14h | | | | 9h 14h | | 9h 14h | |
| Arnaud ROSTAIN | | 15h 22h | | | | 14h 20h | 10h 20h | | | 14h 20h | 10h 20h | |

| SECRETARIAT | LUNDI | MARDI | MERCREDI | JEUDI | VENDREDI | SAMEDI |
|-------------------|-------|---|----------|-------|----------|----------|
| Catherine FRANÇON | | Matin : 9h - 12h30 Après-midi : 14h - 17h30 | | | | 9h - 16h |

Examen théorique BB

Prochaines épreuves :
Mercredi 4 Juillet à 9 heures
Mercredi 29 Août à 9 heures +

Souffle...

Au démarrage ou à l'arrivée, placez votre avion de façon à ne jamais souffler le hangar. C'est mauvais pour la structure, ça fait de la poussière et ça décoiffe très désagréablement notre ami mécano qui y travaille! +

Monsieur Propre

En son absence, il est toujours possible à chacun de nettoyer après le vol au moins la verrière et les bords d'attaque. Un seau rouge et une éponge sont à votre disposition dans le hangar ainsi qu'un robinet qui vient d'être installé à cet effet. Merci pour le pilote suivant et... la réputation de l'ACAM. +

Moustiques

C'est l'été, les insectes rodent. N'oubliez pas de replacer les caches sur les prises d'air. +

Flotte

Le moteur de RU est arrivé en fin de potentiel et doit être reconditionné. L'avion sera donc indisponible pendant tout le mois de juillet. L'instruction continue sur ZG et AO
FN est également immobilisé pour réparation du moteur. +

Allo, Allo

Le standard téléphonique vient d'être changé. On ne devrait plus avoir de difficulté pour joindre l'ACAM. +

Clim...

La climatisation du club a également fait l'objet d'une révision bienvenue avec les mois d'été ! +

A vos appareils

L'appareil photo nous accompagne souvent, les uns ou les autres, au cours de nos vols. Nul doute qu'il y ait une grande quantité de belles vues aériennes au fond de nos tiroirs...
Et si on les montrait?
Après tout les photos, c'est fait pour ça, non?
L'idée de faire une petite expo vers le mois d'octobre est en l'air (!).
En attendant :à vos appareils ... +

Eau

Après une longue traversée du désert, l'eau va enfin prochainement arriver à l'ACAM.

Outre les toilettes, qui seront les bienvenues, le bar annoncé va donc pouvoir être installé. (les bricoleurs volontaires peuvent déjà contacter Michel Decobert)

On pourra y boire autre chose que de la flotte?... +

Remerciements

Divers travaux et améliorations, dont nous nous faisons l'écho dans cette page sont le résultat de l'action personnelle de quelques adhérents. Ils n'auraient pu être réalisés sans leur intervention. Nous les en remercions vivement. De même une partie du matériel informatique que nous utilisons a été mis à notre disposition par des membres du club.
Merci à eux . +

Soirée "Parrainage"

Une soirée sur le thème du Parrainage aura lieu le :

Vendredi 20 Juillet à 19 heures au Club.

Rencontre, autour d'un (?) verre et d'une grillade, de "parrains", pilotes confirmés, avec des pilotes moins ou peu expérimentés, pour déboucher sur des actions concrètes (vols en commun, voyages ...)

Frais de participation : 50 francs

ACAM - le bulletin

Rédaction :

ACAM
Aérodrome
Chemin de la Badesse
13290 LES MILLES

Tel : 04 42 24 21 70
Fax : 04 42 39 20 75

Contact :

Yves DESPAS
Tel : 04 90 07 52 78
e-mail : y.despas@wanadoo.fr