

ACAM

AÉRO - CLUB AIX - MARSEILLE

Edito

Xavier Farjon, secrétaire général

Il y a un an que le conseil d'administration de l'ACAM a été entièrement renouvelé.

Le moment est donc venu de faire le point.

Confrontés à une situation financière des plus délicates mais convaincus que la pratique de l'aviation légère devait être sauvegardée dans l'intérêt général comme dans celui des pilotes, le président et les administrateurs de l'ACAM ont adopté une ligne de conduite qui a fait essentiellement appel à l'esprit d'équipe au service du club .

Le travail, intense, a été réparti en fonction des compétences et des disponibilités de chacun mais les recherches, les analyses et les décisions ont été effectuées ou adoptées en commun dans le cadre d'un processus où l'information a circulé librement entre tous, où les actions individuelles ont pu être coordonnées, aidées ou corrigées et où les différences n'ont pas été perçues comme une source de rivalité ou d'affrontement mais comme une richesse .

L'enjeu n'était autre que d'assurer la survie d'une association qui sous diverses formes a accompagné la naissance et le développement de l'aviation depuis 1908, qui a surmonté de nombreuses crises tout au long de son histoire et servi la Provence dont les femmes et les hommes aiment voler parce qu'ils aiment la liberté .

Cette liberté dont nous savons qu'elle ne pourrait exister sans le sens de la responsabilité envers les autres, qui veut notamment que nous devons payer nos vols et nos taxes d'aérodrome, veiller à ne pas gêner les riverains ou maltraiter la nature, et préserver l'état de nos avions .

C'est pourquoi malgré une conjoncture qui n'a pas été particulièrement favorable avons-nous pu colmater les voies d'eau qui minaient la santé de nos finances et amorcer le redressement de l'ACAM qui compte aujourd'hui beaucoup plus de pilotes et qui exploite beaucoup plus d'avions que l'an dernier .

Aujourd'hui comme hier l'aventure et la sagesse sont indissociables et le plaisir de voler ne pourrait se concevoir sans le plaisir de vivre en société et d'essayer de la faire progresser.

Amis pilotes l'ACAM vous souhaite d'agréables vols .

Patrick Bouchet

Dans la Tribune Libre du précédent Bulletin, un de nos amis du club s'interroge sur notre « Parc Avion » et remet en cause le fameux Mousquetaire « réservé à l'activité montagne ». Il suggère de le remplacer par un avion propre aux voyages type Robin Régent. Voici la réponse des montagnards

L'Activité Voyage

Pour rappel l'ACAM a réalisé 700 Heures de vol/voyage au cours de l'année 2000.

Régent BH : 400 Heures

Piper Cadet : 300 Heures

En 2001 avec un parc de 6 avions de voyage (dont 5 en partenariat) l'ACAM aura réalisé 950 Heures de vol/voyage (octobre, novembre, décembre extrapolés) se répartissant comme suit :

Piper Cadet EH : 500 Heures

Avions partenaires : 450 Heures

Ces moyens de voyage mis à la disposition des adhérents sont bien supérieurs en disponibilités machine et variété qu'un avion de voyage possédé par le club. Ces avions partenaires représentent un potentiel de 1500h de développement L'année 2002 devrait voir perdurer les mêmes dispositions.

Le point de vue économique

Un « échange » Mousquetaire/Régent (ou autre) ne pourrait se faire d'une façon économiquement « transparente » l'un (le mousquetaire) valant 300 000f alors que l'autre (un quadriplace de voyage d'occasion) vaut dans les 600 000f

D'autre part l'heure de vol de BX, 900f, se répartit en : essence, 300f, mécanique, 200f frais fixes, 300f, soit 100f de marge pour 200h en 2001 : 20 000f. Le BX n'est donc pas une danseuse que le club ne pourrait se payer. C'est par contre un avion rare qui est introuvable sur le marché..

L'Activité Montagne

Notre activité Montagne nous est enviée par tous les club.

Celle ci n'est possible qu'à deux conditions.

Avoir les instructeurs.

Avoir un avion à train classique. (Les avions à train tricycle sont très limitatifs en montagne)

Notre club dispose des deux moyens et profitons de cette occasion pour vous informer que nous avons Deux instructeurs Montagne supplémentaires (Pierre PETRON et Thierry ASTRUC)

Cette activité renforce la sécurité au sein du club car l'utilisation du train classique, les pistes de petite taille, la proximité du relief, la météo montagne améliore sensiblement le niveau des pilotes qui se sont entraînés en montagne.

L'activité montagne attire vers notre club des pilotes brevetés ayant le souci d'étendre leurs connaissances ; des instructeurs bénévoles qui font de la montagne en solo (avec des copains) et de la double en plaine.

Une trentaine de pilotes dont 8 instructeurs pratiquent cette activité certains pilotes brevetés montagne restant au club uniquement pour cette discipline.

Enfin à cause de notre éloignement des altisurfaces (30 minutes pour celles du sud, 1 heure pour celles des Alpes du nord) les sorties en montagne se font sur la journée, regroupent une petite équipe de 3 ou 4 pilotes permettant une répartition du coût, créant des liens solides entre les membre du club. C'est ainsi que dix membres du conseil partagent cette activité, ce noyau auquel s'associent d'autres pilotes y compris pilotes montagne, est le moteur qui fait vivre notre club.

Outre tous les arguments techniques, économiques et autres, parlons de cette passion aéronautique qui nous anime.

Nous savons tous que nous avons « découvert » l'aviation **après avoir été breveté** ; notre instruction première, sanctionnée par le fameux TT (maintenant PPL) nous ayant essentiellement inculquée la notion de SECURITE ; laissant le champ libre (et vierge) à l'acquisition des connaissances aéronautiques lentement assimilées avec l'expérience et donc les heures de vol.

L'évolution naturelle, des pilotes de club que nous sommes, va donc du tour de piste vers le repas à Aubenas, puis vers une nuit à Biarritz et enfin vers le voyage en France ou à l'étranger qui seul confirme une véritable expérience aéronautique.

Et alors que devient ce pilote confirmé dans sa quête d' en apprendre toujours plus ?

Il regarde les autres disciplines : La Voltige (discipline qu'il faut commencer jeune)

L' I.F.R, discipline peu accessible en moyens d'école et contraignante en maintien des compétences.

Alors chers amis pilotes, notre Club possède un Mousquetaire.

Cet avion ouvre le champ des compétences au train classique et surtout au vol montagne. Cette discipline donne aux pilotes amoureux de l'air, de la nature toute la dimension du « Plaisir de Voler ». Elle justifie à elle seule tous les efforts que nous avons faits dans l'acquisition de notre licence.

Avec toute l'amitié aéronautique des Montagnards.

BX en vol. photo R. Delaunay



Réservation des vols par Minitel

Le système de réservation des vols par minitel devrait prochainement être mis en service. Il est actuellement en cours de test.

Les réservations de vols pourront donc être effectuées :

au club sur un poste installé en lieu et place du cahier, à distance à partir de n'importe quel terminal minitel.

Voici comment se présente la page des réservations pour une journée :

On voit sur cette simulation que le 6 novembre RU est réservé de 9h à 10h, ZG de 10h à 12h et EH de 14h à 17h.

Pour réserver il suffit de déplacer le curseur sur le créneau libre souhaité et de valider. L'accès au système ne peut se faire qu'avec votre numéro de pilote et votre numéro de licence FNA.

Journée		MARDI 06 NOVEMBRE 2001													
Avions		08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
FBNFN															
FGSRU				↔											
FGJZG					↔										
FGIEH										↔					
FBMBX															
FBXMB															
FGNBD															
FBTBV															
FGOVD															
FGCAO															
Tranche Adh Nom		Ins													
08 a 09															
2	4	6	8	Selection				Guide	Infos						
Envoi	Res	1 hre		Repet		Res + Hres									
Retour	Jour	Prec.		Annul		Annuler									
Suite	Jour	Suiv.		Somm		Autre jour									

Au delà du Tour de Piste...

Sur les traces de l'Aéropostale Rallye Toulouse - Saint-Louis du Sénégal - Toulouse

Jean-Jacques Bernard

Je m'étais pourtant dit « le Saint-Louis » c'est fini !

Après trois participations en 1997, 98, 99 je ne pensais jamais repartir sur les traces laissées par nos illustres anciens lors du défrichage des lignes postales sur l'Afrique et plus tard l'Amérique du Sud.

Pourtant, au cours d'une joyeuse soirée, Francis me fit part de son intention de participer à l'édition 2001 ! Nous étions en février et l'aventure commençait !

Rapidement je pris contact avec le Président d'Air Aventure, association organisatrice du rallye, qui me dit que les inscriptions étaient closes depuis la fin 2000 mais qu'il pouvait nous inscrire sur la liste d'attente ! Dès le premier désistement nous étions inscrits pour cette grande aventure.

Il fallait maintenant trouver un avion et le budget...

L'équipage

Au départ nous étions deux, Francis et moi-même. Mais depuis le temps que je parle de « mes rallyes » je savais que Christian ne rêvait que d'une chose ... venir avec nous ! Nous partirons donc à trois,

Francis DAGAIL, 50 ans, TT depuis le janvier 1999, 290 heures de vol. ACAM, ex ACS.

Christian LUCAS, 50 ans, TT depuis novembre 1999, 220 heures de vol. , ACAM, ex ACS.

Jean-Jacques BERNARD, 52 ans, TT depuis 1975, 800 heures de vol, USPEG, ACAM, ex ACS.



J.J. Bernard, Francis Dagail, Christian Lucas à St. Louis

L'avion

Nous obtenons l'accord du Bureau de l'USPEG (que nous remercions pour sa coopération) pour utiliser le F-GNBD, PA 28 180 CV très bien équipé et confortable. C'est un avion fiable, facile à piloter et sain quelles que soient les conditions. De plus c'est un appareil sur lequel nous sommes habitués à voler.

Le budget

La participation à ce rallye est assez élevée : 15 000 F pour l'inscription de l'avion. 14 000 F de frais d'hébergement par personne. 2000 F d'assurance, pour les pays non autorisés dans la police de base. L'argent de poche pour les bières ou autres suivant affinités et cadeaux pour le retour. Et bien sûr les heures de vol. Nous remercions Géodis-Calberson pour leur participation.

Avant de nous lancer sur les traces de nos illustres pionniers de l'Aéropostale, nous avons fait quelques réunions pour préparer les vols et finaliser la liste de tout ce que nous devons emporter.

Mercredi 26 septembre

Les copains de l'USPEG nous préparent l'avion. Il sort de visite 100 heures. Les pleins sont effectués, huile, chiffons, gilets de sauvetage, quelques pièces de rechange aimablement prêtées par COLIN (un pneu, une chambre à air, un jeu de bougies, un filtre à air), la bâche etc. tout est à bord et le F-GNBD nous attend sur le tarmac.

Aix les milles – Toulouse Lasbordes - Castelsarrasin

Rendez-vous sur l'aérodrome à 09 h 00. Tout l'équipage est là à l'heure mais avec une montagne de bagages...

De toute évidence nous allons exploser le devis de masse-centrage !

J'avais mis, à toutes fins utiles, le pese-personne de la maison dans le coffre de la voiture fruit de l'expérience des rallyes précédents.

Nous étalons tout sur le parking et pesons, pesons, repesons... Verdict, 130 kg de trop ! Bon il faut faire des sacrifices. Adieu champagne, Ricard, whisky, vin, gadgets et tee-shirts pour les cadeaux. On laisse au sol également tout un tas de bricoles. Nous partirons quand même avec 60 kilos de surcharge.

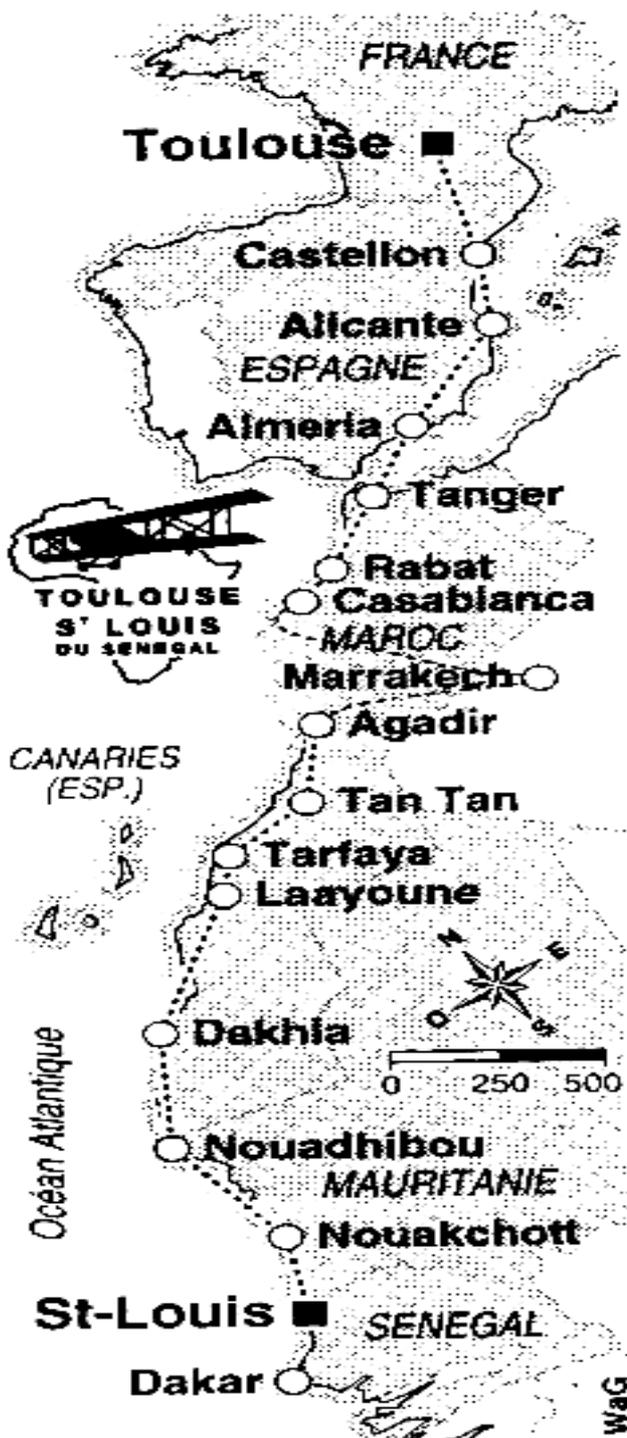
Décollage en 33 avec un avion un peu lourd.

Nous souhaitons un vol direct LFMA – LFCL mais Provence nous le refuse et nous impose un passage par le VOR de MTG. De là, nous faisons une verticale de FJR. La météo commence à se dégrader, nous sommes au-dessus d'une petite couche qui culmine à 6000 pieds. Tout doucement nous sommes entourés de nuages et la visibilité est réduite à sa plus simple expression. Nous demandons à descendre du niveau 65 vers des hauteurs plus compatibles avec du vol en VFR. Tout ceci nous emmène vers les 500 pieds sol et peut être un peu moins avant de franchir le seuil de Naurouze. C'est sur cette séparation entre le versant méditerranéen et atlantique que s'accroissent toutes les entrées maritimes venant de la grande bleue. Juste après le plafond est nettement plus haut et nous arrivons à Lasbordes avec un fort vent d'autan. Posé pas cassé c'est gagné ! Nous prenons le temps de manger au restaurant du terrain (pas fameux et service très long...) puis nous effectuons les formalités de contrôle du rallye. Vérification des papiers et assurance de l'avion, passeports etc. Nous décollons ensuite pour Castelsarrasin, où j'ai volé quelques années, afin de finir de préparer l'avion et passer la soirée avec nos amis du sud-ouest. Après le dîner dans un restaurant très sympa de Moissac nous regagnons l'hôtel pour la nuit.

Samedi 29 septembre

Accueil et présentation des équipages

Décollage de Castelsarrasin vers 10 h 00 et 20 minutes plus tard nous sommes de nouveau à Lasbordes. Dès l'atterrissage nous effectuons les pleins de l'avion. Les formalités ayant été faites la veille nous avons tout le temps de faire le tour de tous les équipages et d'aller à l'hôtel, qui se trouve en bout de piste, pour y déposer nos affaires. Nous récupérons les cartons de médicaments que nous transporterons jusqu'à Saint Louis au titre de l'action humanitaire du rallye et les conserves qui seront nos repas certains midis. En fin d'après-midi un bus vient nous chercher et nous conduit au restaurant pour la soirée de



présentation. Nous passons devant les ruines de l'usine AZF et constatons que les images de la télé sont loin de la réalité...

Apéritif et présentation des équipages suivis d'un dîner au restaurant 'Le Centaure'. Cette première soirée ensemble laisse présager de par son ambiance un rallye qui risque d'être plus fatigant le soir qu'en vol... Nous regagnons notre hôtel pour un repos bien mérité !

Dimanche 30 septembre

Toulouse Lasbordes – Alicante

Réveil au petit matin, 06 h 30, pour constater que comme souvent dans le sud-ouest il y a du brouillard. Durant tout le rallye le réveil sera à cette heure matinale ! Après le petit déjeuner nous regagnons le terrain et attendons que le soleil perce le brouillard... En fin de matinée briefing et décollage pour cette première étape qui est la plus longue de tout le rallye 470NM. Elle comporte aussi la première épreuve, un temps imposé sur Lézignan, un deuxième temps imposé du côté de Narbonne avec visualisation de signaux (lettres) au sol et écart de distance entre ces signaux.

Bien sûr nous commençons mal... nous additionnons le vent de face au lieu de le soustraire dans nos calculs et nous engrangeons les premières pénalités.

Tous les vols se font sous plan de vol, nous passons ensuite la frontière au niveau du cap Cerbère quittons l'approche de Perpignan et passons sur Barcelone info. Le cheminement se fait sans problème particulier jusqu'au point d'entrée du contournement obligatoire de Barcelone par l'intérieur des terres et une verticale de l'aérodrome de Sabadell. Ce contournement appelé 'corridor A' est une succession de points qui se trouvent sur des villes et dont la hauteur de survol doit rester inférieure à 2000 pieds. Une partie de ce transit se fait entre les collines assez hautes qui encerclent la capitale de la Catalogne.

A la sortie du corridor nous faisons un point carburant. Le petit vent de face et le détour par Narbonne ne nous permettent pas d'arriver jusqu'à Alicante avec une réserve suffisante. Nous décidons d'effectuer une escale à Castellon de la Plana.

La piste de Castellon est relativement courte 800 mètres en mauvais état et de plus entourée d'immeubles. Compte tenu de notre charge nous n'effectuons qu'un plein partiel et profitons de notre escale pour déjeuner, au menu les premières conserves données par l'organisation du rallye.

Le terrain de Castellon a un avantage il se trouve au bord de la mer et de nombreux hôtels sont à moins de dix minutes à pied du terrain.

Nous repartons après avoir déposé un nouveau plan de vol. L'arrivée sur Alicante se fait par des points de report obligatoires au-dessus des immeubles et habitations le long de la plage.

Dès le posé nous trouvons le premier 'follow-me' jaune qui nous conduit jusqu'à notre place de parking. Un premier groupe embarque dans les taxis pendant que je reste pour effectuer les pleins de l'avion.

L'hôtel de cette étape se trouve dans la palmeraie d'Elche qui est la plus grande palmeraie d'Europe.

Le cadre est magnifique, les chambres sont regroupées dans des petites maisons et la végétation qui nous entoure est luxuriante. Certains profiteront de la piscine d'autres du bar ou des jardins. Le repas, typiquement espagnol constitué de tapas et d'une paella, sera clôturé par des danses espagnoles.

En octobre 1919, Didier Daurat effectuait le même trajet, dans des conditions météorologiques exécrables. Le moteur tourne rond mais la perte de vitesse de plus en plus importante l'oblige à un atterrissage d'urgence sur la plage. A sa descente d'avion, quelle n'est pas sa surprise de constater que l'hélice est complètement rongée par la pluie et que sa forme ne permet plus la traction de l'appareil. C'est ainsi que depuis les hélices en bois sont équipées d'un blindage métallique sur le bord d'attaque des pales.

Lundi 01 octobre

Alicante – Tanger – Casablanca

Grand beau temps au réveil alors que le soleil n'est pas encore levé... le ciel a cette couleur un peu magique de la fin de nuit quand le bleu du jour commence à remplacer le noir de la nuit et que les étoiles brillent encore.

Petit déjeuner et départ en bus vers l'aéroport, le soleil en profite pour faire son apparition et inonder le ciel de rouge orangé.

Briefing et préparation des avions puis nous décollons pour Tanger et la deuxième épreuve, temps imposé, relevé magnétique d'une flèche tracée au sol et visualisation de lettres et QCM ! Gros programme pour cette étape mais nous ne nous en sortirons pas trop mal.

Après l'épreuve nous contournons la zone militaire de San Javier et regagnons la cote par la petite ville de Mazarron. Viennent ensuite les transits d'Almeria et de Malaga qui lui se fait par une verticale tour pour cause de trafics IFR.

Nous approchons de Gibraltar et passons sous leur contrôle. Le contrôleur parle un anglais parfait et l'on croirait apprendre ou réviser la phraséologie aérienne avec des K7. Nous obtenons la clairance pour longer la cote, faire une verticale du seuil de piste, passer le rocher en bout d'aile et contourner la pointe de Bahia de Algeciras. Le spectacle est fabuleux, nous avons une météo exceptionnelle et une visi parfaite.

Nous laissons la ville de Trarifa sur la droite de l'avion et prenons le cap sur Tanger. Le survol du détroit nous permet de voir la multitude de navires qui empruntent ce passage.

L'arrivée sur le continent africain se fait par une verticale du port et de la ville de Tanger. Nous nous intégrons par une base main droite pour la 28. 3300 mètres de piste ... aucun problème pour se poser ! Une fois les pleins d'essence faits et les fiches de police remplies nous déjeunons toujours avec les boites de conserves. Nous avons au choix, foie gras, pâté,

poularde aux olives, langue de porc, jambonneau aux lentilles etc.. et bien sûr tout ceci froid.

Départ pour Casablanca avec transit de Rabat par un cheminement imposé très à l'intérieur des terres pour éviter les zones interdites de la capitale et palais royaux...

Au dessus de la mer...

Comme toutes les grandes villes du Maghreb Casa est une ville tentaculaire aux maisons blanchies à la chaux que nous survolons à 1000 pieds.

L'arrivée comporte une épreuve d'atterrissage de précision qui se fait à plus six mètres de la ligne malgré un autre appareil du rallye qui nous a coupé la finale. Pleins d'essence et départ en taxi vers l'hôtel qui se trouve en bord de plage. Repas marocain agrémenté de musique, chants et danses.



C'est sur cette étape que Pierre-Georges Latécoère avait personnellement apporté au maréchal Lyautey un journal en provenance de Toulouse daté de la veille, accompagné d'un bouquet de violettes pour son épouse. Devant ce geste symbolique et devant la rapidité prouvée du transport aérien, le maréchal fit pression auprès du ministère des postes pour que l'acheminement du courrier soit confié aux Lignes Latécoère.

C'est également sur cette étape, au franchissement de détroit de Gibraltar qu'à cause de vents violents, le pilote d'un avion fût éjecté. Avec son passager ils périrent en mer, le courrier et l'avion se perdirent au fond de la méditerranée.

Mardi 02 octobre

Casablanca – Agadir – Tarfaya

Décollage en 03, virage à gauche, nous laissons la mosquée Mohamed V sur la droite et prenons un cap vers le sud. L'épreuve du jour se situe sur la plage après Essaouira que nous n'aurons pas le temps de survoler. Temps imposé, visualisation lettres et orientation magnétique d'une flèche.

Une heure avant d'arriver sur Agadir la brume de mer envahie la cote et nous sommes obligés de monter assez haut pour continuer le vol. Nous arrivons au cap Rhir qui est le point d'entrée de la TMA. L'arrivée doit se faire par des points très précis qui permettent

d'éviter un aérodrome militaire classé 'secret défense'...

Une fois posés nous regagnons le parking aviation générale qui est perdu au fin fond de l'aéroport. Comme toujours pleins d'essence, casse-croûte et briefing avant de repartir vers Cap Juby.

Pas d'épreuve sur ce parcours. Dès que nous rejoignons la cote nous retrouvons la brume ! Après quelques minutes de VSV à 800 pieds au-dessus de l'eau nous prenons un cap vers le large et faisons une percée pour retrouver le soleil. Nous volons maintenant au-dessus de la couche tout est calme et l'avion marche bien. Plus de 2 h 30 de vol pour rallier Tarfaya ex. aéroplace où résidait durant une époque Antoine de

Saint-Exupéry. Tout doucement la brume cède la place à quelques petits cumulus et nous redescendons pour survoler la plage et les dunes de sable du désert.

L'arrivée sur Cap Juby est toujours un grand moment d'émotion, le lieu est mythique pour tous les pilotes. C'est la seule piste en sable compacté de tout le rallye, elle est ouverte uniquement une fois par an pour nous. Dans l'axe de la finale se trouvent deux grandes antennes. Il faut donc faire une finale en baïonnette ! Les roues touchent le sol en soulevant un nuage de sable. L'avion arrêté nous sautons à terre pour fouler le sable et aller sous la grande tente berbère qui se trouve en bord de piste. Là le traditionnel thé à la menthe nous est servi. Une table regorge de pâtisseries et autres boissons moins typiques.

Le fait d'avoir déjà fait le rallye permet de connaître un peu toutes les combines. Nous avons donc droit à une voiture qui nous conduit à la place du village où est érigée la grande tente qui nous servira de bivouac pour le repas du soir et la nuit.

Un petit tour devant la stèle à la mémoire des pionniers de l'aéropostale. Je vais ensuite dans une échoppe du village pour acheter quelques verres afin que nous puissions boire l'apéro ! Le Ricard et le whisky coulent à flot pour arroser cette étape.

Poisson et couscous pour le dîner le tout est dégusté à même le sol sous la tente. Nous prenons soin de ne pas trop en mettre sur les tapis car nous dormons dessus ensuite.

La nuit en tente commune sur les tapis posés à même le sol est dure pour tous ! Elle l'est encore plus pour ceux qui n'ont pas pensé à prendre un sac de couchage.

Le réveil se fait avec le levé du jour et les traits sont tirés, les mines fatiguées d'autant plus qu'il est presque impossible de se laver.

Il n'y a qu'un seul point d'eau avec un lavabo à la propreté douteuse et où coule un filet d'une eau saumâtre. Pour ce qui est des besoins naturels je préfère ne pas vous en parler mais c'est un spectacle inoubliable tant pour la vue que pour l'odeur ! Il faut dire que pour certains la 'tourista' a commencé de faire son œuvre et qu'il n'y a pas d'eau dans les toilettes.

En 1927 – 1928 Saint Ex, alors chef d'aéroplice de Cap Juby, se trouve contraint suite à une panne de se poser dans le désert. Dans l'attente d'un avion de secours, il passe la nuit sous les étoiles et rapporte des cailloux qui s'avèrent, après analyse, être des fragments de météorites. C'est sans aucun doute cette nuit là et à la rencontre d'un enfant berbère blond qu'est né le Petit Prince.

Mercredi 03 octobre

Tarfaya – Laayoune – Dakhla

Nous regagnons le terrain à pied afin de passer devant les anciens bâtiments des lignes Latécoère.

Le trajet de ce matin est une courte étape qui nous permet de rejoindre Laayoune pour refaire les pleins. Nous profitons de ce vol sans épreuve pour aller survoler les dunes et une grande dépression où se trouvent des marais salants.

Laayoune comporte deux pistes dont une est militaire avec interdiction de survol, de plus ces pistes sont légèrement convergentes il faut donc faire très attention en finale si l'on ne veut pas se retrouver avec la police militaire marocaine sur le dos.

Parking sur une bretelle en bout de piste en attendant l'essence nous partons faire les formalités et déposer le prochain plan de vol. Pour cela il faut remonter le taxi-way, traverser tout le parking... sous quelques 35°. Et encore ne nous plaignons pas cette année il ne fait pas trop chaud.

Nous profitons de notre passage vers l'aérogare pour aller boire un verre au bar et regagnons l'avion pour manger (toujours les boîtes...) et faire les pleins.

Take-off pour Dakhla, avec overdose de dunes et de plage en radada. Beaucoup d'épaves sont sur les plages. Ce sont presque toujours des chalutiers plus ou moins gros. Il faut dire qu'ici la mer est l'une des plus poissonneuse au monde. Mais il y a paraît-il aussi des arnaques à l'assurance.

Une épreuve sur ce parcours, temps imposé, visualisation et relevé de distance sur un point avant d'arriver à Dakhla. Nous sommes perturbés par quelques 4X4 qui se trouvent à 4 ou 5 nautique avant le point que nous avons calculé. Arrivés à la verticale nous comprenons vite notre confusion. Ce n'est pas la cible, nous avons un peu d'avance et nous passons le contrôle avec 34 secondes de retard. Les relevés de la visualisation seront corrects.

Fort vent de travers pour un atterrissage en kiss-landing. Parking des avions chez les militaires qui se mettront en quatre pour l'accueil et l'essence. Il n'y a pas assez d'essence pour que nous puissions faire le plein complet chaque avion n'aura droit qu'à 60 litres. Ces soixante litres sont pompés d'un fût de 200 litres dans des bidons en plastique et transvasés dans les réservoirs à travers d'une serpillière qui tient lieu de peau de chamois !

Les formalités de police effectuées nous regagnons Le Doums, l'hôtel fétiche du rallye. Il faut dire que dans le temps c'était crade, plein de petites bêtes et très inconfortable. Mais les temps changent, l'hôtel est refait à neuf (pour le pays) et l'eau arrive presque normalement dans toutes les chambres y compris celles de l'étage.

Notre arrivée pas trop tardive nous laisse le temps d'aller faire un petit tour en ville. Nous goûtons aux merguez de chameau et autres spécialités locales dans le souk.

Dakhla est une ville de garnison dont l'importance est liée à la présence des militaires marocains et des



conditions très avantageuses faites à tous ceux qui y

installent. Cette installation est liée à 'l'occupation' marocaine du Sahara occidental, territoire revendiqué par les Sahraoui.

Dîner dans la salle à manger du Doums après l'apéro pris dans les chambres avec quelques amandes que j'avais pris soin d'acheter en ville.

Le Breguet 14, équipé d'un moteur Renault de 300 CV mettait sept à huit heures pour effectuer le trajet.

Jeudi 04 octobre

Dakhla – Nouadhibou

200 nautiques pour cette étape avec survol, au gré du découpage de la cote, du désert, des immenses plages sur lesquelles viennent se briser des rouleaux énormes ou de la mer. Nous arrivons à la frontière maroco-mauritanienne qui est formalisée au sol par un petit mur avec tout du long des postes militaires. Il y en a qui doivent sérieusement s'ennuyer toute la semaine !

Nous profitons du fait qu'il n'y a pas de temps imposé pour flirter avec les plages et les dunes et faire des photos avec un autre concurrent avec qui nous avons échangé les appareils photo.

L'épreuve d'aujourd'hui se situe sur l'aérodrome au nord de la piste. Il faut trouver deux marques au sol, donner l'espacement entre ces marques et l'orientation magnétique de la droite imaginaire qui les relie. Le cap d'arrivée doit être celui de la branche vent arrière et nous devons passer au plus près en vent arrière à 1000 pieds. Nous ne voyons les marques, deux croix, qu'au dernier moment. Il y a une croix blanche dans le sable de chaque côté du peigne de la piste 20. Là encore nos relevés ne seront pas trop mauvais.

Transfert à l'hôtel en bus de fabrication brésilienne. Aujourd'hui encore nous avons largement le temps de faire un peu de tourisme après le déjeuner. Nous partons en taxi pour faire le tour de la ville. Lors de notre premier arrêt notre chauffeur nous dit : « tu vas sur la plage, tu fais des photos du cimetière de bateaux, tu vas voir c'est très beau, moi je fais une course et je reviens te chercher... » Bon y a plus qu'à... Effectivement une trentaine de minutes plus tard notre taxi revient, il aura eu le temps de faire l'aller-retour ville hôtel pour un autre des participants du rallye. Nous allons voir le marché aux chameaux où nous apprenons que La Rouquine¹ vaut entre 10 et 15 chameaux ! Sachant qu'un chameau vaut dans le désert environ 1000 à 1500 f et en ville 5000 vous trouverez aisément le prix de notre bien aimée Rouquine. Nous visitons le souk, achetons quelques bricoles et dans la rue des coiffeurs nous faisons quelques photos. C'est là que tout se complique. Deux braves représentants des forces de l'ordre nous abordent. « Bonjour messieurs, vous venez de faire des photos et c'est interdit »



Le plein d'essence à Nouadhibou

Nous des photos ??? jamais, Les palabres commencent et durent. Il est même question d'aller au poste de police. Mais on n'y tient pas trop. Arrive notre chauffeur de taxi qui après plus de dix minutes de

¹ La Rouquine est une participante au rallye qui comme son surnom l'indique à les cheveux un peu roux.

négociation finit par nous faire monter dans le taxi et nous ramène à l'hôtel. Ouf !

Le dîner est servi sous une grande tente berbère dressée sur la plage. Le sol est comme il se doit recouvert de tapis et nous sommes servis sur des tables basses agrémentées de nappes blanches. C'est mieux qu'au Club-Med, d'autant plus que comme chaque soir nous traînons nos bouteilles d'apéro. Le vin prévu au menu est un vin espagnol de piètre qualité qui paraît-il coûte une petite fortune.

Vendredi 05 octobre

Nouadhibou – Saint-Louis du Sénégal

Virage à droite après décollage pour éviter de survoler le territoire marocain et nous mettons le cap au sud pour un vol de plus de trois heures. Les épreuves du jour se situent en deux points. Il faut visualiser des marques au sol sur la plage de Nouakchott et du même endroit démarrer le temps imposé jusqu'à Saint Louis du Sénégal où il y a également un atterrissage de précision.

Quelques minutes après le décollage nous survolons le banc d'Arguin immense banc de sable où l'eau prend toutes les couleurs du vert le plus clair au bleu foncé sans oublier les différents jaunes et le blanc des bancs de sable.

C'est sur ces hauts fonds que « La méduse » frégate française s'échoua le 02 juillet 1816 avec 400 marins et soldats à son bord. Seuls quinze personnes furent sauvées par un autre bâtiment français l'Argus. L'évènement inspira le peintre Géricault pour son tableau 'le radeau de la méduse'.

Après Nouakchott et l'épreuve de visualisation le vol devient un peu plus rigoureux afin de respecter le temps imposé. Tout doucement le sable cède sa place à une végétation rabougrie qui elle-même se transforme en arbustes et en arbres dès que l'on approche du fleuve Sénégal. Le fleuve est en crue et l'eau envahie ses berges nous faisons quelques photos et passons verticale tour de contrôle avec un écart de 4 secondes sur le temps imposé. Nous allons faire le survol de l'embouchure du Sénégal et de la ville de Saint-Louis avant de reprendre le circuit de tour de piste pour l'atterrissage de précision qui n'aura de précision que le nom.

Dès que nous sommes au sol une chaleur moite et étouffante nous enveloppe ! Arrivés au parking nous voyons venir vers nous l'ami Rémi de l'ACAM qui est en Afrique et plus précisément au Sénégal dans le cadre d'une action humanitaire. L'occasion est trop belle, nous sortons le Ricard, l'eau, les amandes, et trinquons sur l'aile de ce bon vieux BD à notre rencontre.

Nous regagnons l'hôtel de la poste il est 15 h 00 locales et il est grand temps de passer à table. Nous profitons de la salle climatisée pour nous reposer un peu. L'après-midi sera consacré à une ballade en ville et à la

piscine du Flamengo qui dresse ses paillotes le long du fleuve. C'est agréable de pouvoir enfin se détendre un peu et profiter d'une bière bien fraîche.

Après la cérémonie au consulat de France (où nous ne sommes pas allés... je sais c'est pas bien mais nous avons mieux à faire !) et le dîner j'entraîne quelque uns d'entre nous à la chaumière. La chaumière est le lieu de perdition pour les Européens de passage... C'est une boîte de nuit à l'Européenne où toutes les 'sophie-sophie' du coin viennent proposer leurs services.

Samedi 06 octobre

Jour de repos

Il fallait pour ce jour de repos faire quelque chose d'exceptionnel. El Hadje, un sénégalais qui au cours de mes trois séjours précédents m'avait rendu mille services devait nous organiser une journée au bout de la langue de barbarie dans la réserve naturelle d'oiseaux marins avec repas langoustes sur la plage.

Mais notre ami a oublié de se réveiller. Pour lui pas de problème, il nous embarque dans des taxis qui nous conduisent jusqu'à l'entrée de la réserve, nous fait monter dans des pirogues et nous dit qu'il sera de

retour avec le repas vers 14 h 30. Nous allons à l'embouchure du fleuve où quelques pélicans, mouettes et divers oiseaux marins se prélassent. et nous retournons vers le lieu du déjeuner.

El Hadje n'est pas là !!! Nous hésitons à rester sur la langue de barbarie et préférons retraverser le fleuve et attendre côté terre ferme.

15 h 30 toujours personne. Nous décidons de reprendre des taxis pour rentrer à Saint Louis, seulement il faut retourner jusqu'à la route principale qui se trouve à plusieurs kilomètres. Alors commence la longue route sous le soleil. Deux taxis nous reconduisent jusqu'à l'hôtel. Au moment de descendre arrive un troisième taxi avec El Hadje et les langoustes ! Il est plus de 17 h 00 ! Les langoustes ont dû faire le bonheur de sa famille.

Le repas du soir est pris au Flamengo et nous aurons durant celui-ci un superbe spectacle de danse africaine sur le rythme endiable des jumbés. Nous profitons au maximum de cette dernière soirée au Sénégal, demain nous prendrons le chemin du retour...

¹ La langue de barbarie est le cordon de terre qui sépare le fleuve Sénégal de l'océan est qui fait plusieurs kilomètres de long.

Photos J.J. Bernard. Le récit complet, avec le trajet retour est disponible auprès de J.J. Bernard ou sur le site Millepilotes :

<http://fr.groups.yahoo.com/group/millepilotes> (dans Fichiers, dossier Ulysse)

Par ailleurs l'équipage présentera prochainement ses photos au Club.

Deux Truffes à Uzès !

Pierre Danesi

C'est une belle journée d'automne où nous avons décidé avec Laurent CHOUX de nous offrir une ballade sur des terrains en herbe : Aix-Uzès-Valréas-Aix

Çà commence mal on récupère RU avec une demi-heure de retard. Puis au moment du départ « poilade » après la lecture du cahier de RU avec le mot du président, qui complimente le pilote qui a nettoyé l'avion au retour d'un précédent vol : c'était moi ! En fait je l'avais fait avant le départ mais vu qu'il était au fond du hangar j'étais parti sur ZG qui était disponible ! Bref, on est à la bourre avec une heure « dans la vue ».

Super ballade, mon "copi" qui n'a plus volé depuis moult semaines affiche un large sourire.

Voilà la ville d'Uzès (plus facile à trouver que l'aérodrome) et sur la droite apparaît une belle piste en herbe verte. Verticale terrain, pas de vent, j'intègre en vent arrière 36. Je me pose et la situation se complique : « Bing, Bang, Badaboum » et tout en roulant je lâche : « P... on est dans un champ »

Fin du "roulage" en se dandinant sur la piste et parking de l'avion à l'ombre (sous le seul arbre)

Il n'y a personne. « C'est ça le terrain d'Uzès ! ». Pendant que Laurent modifie la Nav de retour pour gagner du temps je vais voir la piste : des trous, des mottes, des cailloux gros comme le poing. « Mais que s'est-il donc passé ici ? »

Je continue à m'interroger en cherchant une aire (correcte) pour décoller, puis commence à la décaillouter, quand une camionnette surgit : un petit homme (pas vert) au look de chasseur en sort, et nous souhaite la bienvenue avec un superbe : « vous êtes d'où ? »

- « Ben ...heu... des Milles ! »
- « Ah, hum...mouais.. vous êtes autorisés mais ,... c'est interdit il y a un notam ! ».
- « Ah bon, mais (je vous jure M. l'agent je ne savais pas ...) j'ai pris les notam sur aérofax, tenez regardez (en montrant mon fax comme on tend ses papiers à un fonctionnaire de police)
- « ah oui bon, mais vous n'avez pas vu la croix ? »

- « Eh bien non, je n'ai rien vu sur l'aire à signaux, a vrai dire j'ai même eu du mal à la voir au milieu des herbes »
« Venez -voir... »

Arrivés sur l'aire notre homme embêté :

- « ah oui ils l'ont enlevée ! (la croix) »
- « Pouvez-vous nous donner quelques explications sur ce qui se passe ici... ? »
- « Eh bien en vérité le terrain est à usage restreint à cause... des sangliers ! »

nous : « bien sûr ! »

- « Eh oui c'est une catastrophe, des sangliers organisent des rave parties sur le terrain et passent leur temps à faire des trous vous comprenez ! Moi j'ai trouvé la solution, chez moi je me suis fait une piste privée de 600 mètres et pour votre information, il y a quinze jours un joli bi-plan jaune a fini sur le dos. Allez, je vais vous montrer le meilleur endroit pour décoller (en 18)

Finalement ce personnage est fort sympathique ; il nous aide même à quitter le pays des cochons sauvages.

« Allez Laurent à toi de jouer, pied sur les freins, décollage court et on déleste bien la roulette de nez. »

Retour à Aix et notam au tableau.

Les deux Truffes vous saluent bien !



Instructeur 1

Nicolas BORNAND vient de rejoindre l'équipe des instructeurs bénévoles de l'ACAM.

On lui souhaite la bienvenue

Instructeur 2

Félicitations à **Pierre PETRON** qui vient d'obtenir sa qualification « **Instructeur Montagne** »

Avec Henri MERCIER et Thierry ASTRUC, il y a désormais 3 instructeurs montagne à l'ACAM. 3, ça va bien avec Mousquetaire

NOTAM

Une pochette avec les principaux NOTAM en cours nous concernant est régulièrement mise à jour par les instructeurs et à la disposition des pilotes à côté de la planche des vols. Cela ne dispense pas néanmoins chaque pilote de s'informer en fonction du vol prévu.

UZES - LFNU

L'aérodrome d'UZES est réservé aux aéronefs basés. (cf. ci dessus...)

Tarif des heures de vol en €UROS

Club	Type	Immatriculation	€uros
ACAM	DR 400 / 120 CV	F-GSRU et F-GJZG	91,46 €
ACAM	PA 28 / 160 CV	F-GIEH	106,10 €
ACAM	D 140-C / 180 CV	F-BMBX	137,20 €
USPEG-ACAM	Rallye / 150 CV	F-BXMB	106,10 €
USPEG-ACAM	PA 28 / 180 CV	F-GNBD	120,73 €
ACS	DR 400 / 108 CV	F-GCAO	94,51 €
ACS	DR 400 / 180 CV	F-GOVD	129,27 €
Provence-Aviation	DR 400 / 160 CV	F-BTBV	109,76 €
Eguilles-Aviation	C 172 G / 145 CV	F-BPFN	106,10 €
Heure d'instruction			21,95 €

horaires ATS LFMA

- JOURS CONCERNES :

02, 03, 06, 07, 10, 11, 14, 15 NOVEMBRE

- HORAIRES :

Club-Infos-Club-Infos

07H00-17H00 OU SS+30MIN
SI SS+30 INFÉRIEUR A 17H00.
EN DEHORS DE CES
JOURNÉES ET DE CES
HORAIREs, DE SR-30 A SS+30,
L'AÉRODROME FONCTIONNE
EN AUTO INFORMATION SUR
LA FRÉQUENCE 118,750MHZ.

Cours Théoriques PPL

Ces cours assurés par plusieurs instructeurs, sont fortement conseillés aux pilotes en formation. Ils ont lieu tous les 15 jours le lundi à 19h.
Responsable : Arnaud ROSTAIN.

Anglais Aéronautique

Les cours ont commencé le 30 octobre. Prévoir 6 à 9 cours au sol et 2 ou 3 en vol. Dates en fonction de la disponibilité des pilotes. Prix : 300Francs.
Responsable Patrick BOURCHET

Sécurité des vols

Pour tous les pilotes, par Raymond DELAUNAY le Samedi 24 Novembre de 10h à 12h.
(Apéro à suivre)

Exposition 1

A ne pas manquer :
LA TERRE VUE DU CIEL
Une exposition de magnifiques photos aériennes de
Yann ARTHUS-BERTRAND
a lieu actuellement et jusqu'au 17 décembre au Conseil Régional à Marseille.

Exposition 2

AVIATION SANS FRONTIÈRES
Exposition de photos sur les missions d'ASF
Hôtel de Ville d'Aix en Provence
Du 19 au 30 Novembre

Sortie Club Convivialité

MECHOUÏ

Dimanche 18 Novembre

Aérodrome de Saint Martin du Castillon (Cereste)

Têtes en l'air !

Catherine Françon

Est-ce un effet du manque d'oxygène en altitude qui vous ramène, mesdames et messieurs, au temps délicieux de l'enfance où l'on oublie ses billes et son cartable à l'école ?

Ou bien faut-il -comme pour refroidir le fût du canon- « un certain temps » après l'atterrissage pour n'avoir plus la tête dans les nuages ?

La liste des objets oubliés dans ou sur les avions ressemble -ratons laveurs en moins- à l'inventaire de Jacques Prévert :

Des planches de vol
Des cartes aéro
Une radio portable
Un support GPS
Deux casques, dont un sur une aile
Des boucles d'oreilles en tous genres
Un soutien-gorge !!!
Des pulls
Des blousons
Des clés de voiture
Une mallette
Des lunettes
Des calepettes
Des casquettes...

Mais...pas de tête !!!

Je suis à votre disposition pour restituer ces objets anonymes à leurs propriétaires...

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