

Aéro-Club Aix - Marseille

23. septembre - octobre 2003

C'est la rentrée

Le Président, Patrick Bouchet

Eh oui, finies les vacances !
Comment l'ACAM aborde cette rentrée ?

EDITO

D'abord avec la satisfaction de pouvoir disposer depuis début août, et pour la première fois depuis longtemps, de l'ensemble de la flotte. Soit 8 avions avec l'arrivée en juillet du Cessna 150 F-BXNN de l'USPEG, et le retour du Cessna 172 F-BNFN d'Eguilles Aviation. Mieux, cette flotte possède un fort potentiel. Rappelons qu'en moins de 2 ans nous avons changé les moteurs de nos 4 avions (RU, EH, BX, ZG) et effectué des GV ou visites importantes. Quant aux avions de nos partenaires, FN a un moteur refait, NN sort de GV avec un moteur neuf, et BD devrait recevoir un nouveau moteur d'ici peu.

Seconde satisfaction, outre les charges habituelles, nous avons pu faire face à de très lourdes factures de mécanique (GV de BX, moteur de ZG, etc...). L'examen des comptes fait apparaître un état conforme aux prévisions.

Certes la rigueur et la prudence restent de mise mais la situation s'améliore et la vente de BX devrait apporter une "bouffée d'oxygène" supplémentaire.

Cela n'a été possible que parce que l'activité s'est maintenue à un bon niveau, notamment cet été. En dépit des difficultés dues à l'immobilisation des avions, les adhérents ont gardé leur confiance dans le Club et le bilan des heures de vol est satisfaisant. Par ailleurs, les adhésions se poursuivent à un rythme qui nous permettra d'atteindre plus de 250 membres à la fin de l'année. On note avec plaisir la présence parmi eux de quelques très jeunes élèves pilotes.

Au chapitre des déceptions, la participation aux activités proposées par le Club.

Un seul voyage-club, avec un avion, cette année (Tozeur). Certes l'indisponibilité des avions n'a pas facilité les choses mais peut-être, pour les voyages un peu longs, y-a-t'il d'autres raisons notamment d'ordre financier. Peut-être des sorties sur 2 ou 3 jours seraient-elles plus adaptées. La sortie prévue en octobre à Ibiza pourrait nous fournir d'utiles indications. Il faut aussi souligner qu'il y a eu des voyages individuels.

Les autres activités proposées cet été : nuit la plus courte, jour le plus long, stage montagne, week-end à Langogne, barbecue, ont vu relativement peu de participants et surtout, ce sont souvent les mêmes, des adhérents d'assez longue date. Il semble que nous ayons quelques difficultés pour intéresser les adhérents plus récents. Les raisons sont sans doute multiples, propositions inadaptées ? problèmes économiques ? préparation et communication insuffisantes ? Votre avis, vos idées et suggestions seront les bienvenues. La meilleure santé financière du Club devrait peut-être aussi nous permettre d'accorder plus d'attention à cet aspect de la vie du Club.

En attendant nous persistons et vous proposons un barbecue le 19 septembre et une sortie aéro à Barcelonnette et Saint Crépin le 21 septembre. Deux bonnes occasions pour se rencontrer et discuter ensemble.

Alors à bientôt, et bons vols à tous.

La vente de BX

Certains peuvent s'étonner de voir encore BX dans le hangar. Il est toujours en vente, mais cela n'est pas si simple.

Nous avons eu une quinzaine de contacts avec des particuliers ou des clubs, d'autres sont en cours mais n'ont pour l'instant pas abouti. Notre objectif est toujours de le remplacer par un DR400/140B de 160cv, pilotable par tous, mais pouvant aussi être utilisé en

Rappel règlement intérieur

De récents contrôles ont montré que certains pilotes réservaient des avions bien qu'ils n'aient pas volé depuis plus de 2 mois et parfois beaucoup plus.

Rappelons que le règlement intérieur adopté à l'AG d'avril 2002 qui a été remis à chaque membre du club fait obligation à tous les pilotes n'ayant pas volé depuis plus de 2 mois sur un appareil de l'aéroclub d'obtenir l'accord d'un instructeur avant de prendre un avion. (R.I chapitre 3.2.1)

Sur présentation de son carnet de vol, en fonction de son expérience, des vols éventuellement effectués en dehors de l'Acam, l'instructeur pourra autoriser le pilote à voler ou lui demander d'effectuer au préalable un vol en double commande.

Le C.A a mis en place une procédure de contrôle afin que cette mesure soit strictement respectée.

La sécurité des vols doit rester la préoccupation majeure de tous les pilotes, quelle que soit leur expérience, et nous ne pouvons pas tolérer d'entorse à la réglementation générale ou interne au Club.

AU DELA DU TOUR DE PISTE

“TT 17233” souvenirs de jeunesse

Georges Kouyoumontzakis,



Georges à 18 ans devant un Stampe

J'ai fait mon premier vol le 23 février 1963 sur Stampe et, au cours des années qui suivirent, j'ai volé sur NC858, Jodel 117 et sur Mascaret ! J'étais étudiant et mon club,

l'Aéroclub Louis ROULAND, à la Fare-les-Oliviers, n'était ouvert que le week-end, et ce dans des conditions héroïques !

Pas de radio, pas d'aides à la radionav et au moins un instrument en panne à chaque vol, mais on volait à la montre et au cap et, si le compte-tours rendait l'âme, la longueur du doigt donnait le nombre de tours !

Il faut dire qu'en plus la réglementation était assez élastique et le trafic permettait de s'intégrer à Montpellier ou à Marignane soit après un coup de téléphone, soit après une verticale et un tir de fusée.

L'examen de la QRR (Qualification de Radiotéléphoniste Restreinte) se passait dans une salle du bloc technique à Marignane. Chacun d'entre nous avait une carte avec une simulation de navigation avec des positions de balises VOR ou ADF et une immatriculation.

Les examinateurs jouaient le rôle des contrôleurs.

Ce qui fait que lorsque je suis parti en AFRIQUE en décembre 1969, je totalisais 80 heures de vols et aucune expérience de radio !

Me voilà arrivant à l'Aéroclub de

BRAZZAVILLE avec un Vélo Solex prêté !

De vieux moustachus, en Afrique depuis des lustres, m'accueillent :

“ Tu es coopérant militaire et tu veux voler c'est bien, tu vas voler sur F-OBPM ou F-OBOZ ! ”

Ce sont des Cessna 150, des avions avec des manches en forme de guidons : comment ça peut marcher ce truc ?

Les avions sont encore immatriculés

une île, l'île M'BAMOU, qui est le secteur de travail : tout y passe, les décrochages, les virages serrés, les huit paresseux.

Michel n'est pas un moniteur très “ orthodoxe ”. Une fois qu'il voit que j'ai compris le truc, nous passons aux pannes et là en tour de piste, il coupe le contact et enlève la clef qu'il met dans sa poche !!!!

Il vaut mieux ne pas loucher son coup !

Tout cela ce n'est que de la mania, mais vient le jour où il faut naviguer !

Sur tout le pays, il y a trois VOR BRAZZAVILLE, POINTE-NOIRE et OUESSO, et deux ADF, BRAZZAVILLE et DOLISIE.

À part cela, c'est la savane

arborée, la forêt-galerie, et la forêt tropicale primaire qui ressemble à un carré de persil que l'on regarde à la loupe, et une seule ligne de chemin de fer quasiment Ouest Est le CFCO (Chemin de Fer Congo-Océan).

Pas de carte AÉRO, et des cartes au 1 : 200 000ème qui comportent encore des blancs avec la mention

TOPOGRAPHIE NON ENCORE SUFFISAMMENT CONNUE, ça aide ! Évidemment pas de carte VAC et un service météo dont la gentillesse surseoit à l'incompétence.

Donc, un jour, pour aller chercher une bonne sœur qui doit rentrer à Brazzaville, je dois aller à MOUYONDZI ! C'était début 1970 !

Je ne suis sorti du tour de piste que pour aller sur l'île M'BAMOU ou vers le sud-est aux chutes de la FOULAKARI.

Tu vas voir, c'est simple, tu prends le radiale de BZ en FROM puis après la perte de contact, ça fait à peu près 100 nautiques, la sortie de la TMA de BRAZZAVILLE ! Tu vas voir le fleuve N'DOOU que tu traverses et puis,

sur le bord du plateau, tu verras le clocher de l'église de MOUYONDZI, un passage sur la cure et après un passage bas atterro sur la piste en herbe qui est à moitié dans le village.

Voilà les NAV en AFRIQUE.

On naviguait pour balader, on se posait sur un terrain loin de tout et l'on voyait arriver un bonhomme en pagne avec un grand cahier cartonné et une casquette et qui voulait savoir le nom du pilote car disait-il : “ je suis le commandant d'aérodrome ! ”.

Mais souvent, pour rendre service, on emmenait deux glacières de viande à un copain sur un chantier routier, là, la piste c'était un bout de route déjà terminé avec un bout de drap comme biroute.

On allait à KINDAMBA chercher deux rugbymen pour le match du Dimanche.



F-O pour Outremer, le CONGO n'est indépendant que depuis peu !

Un dénommé Michel LECERF doit être mon moniteur. Nous avons un point commun, il est topographe, je suis géologue, nous n'aurons pas de problèmes avec les cartes.

Il va me falloir me débrouiller avec la radio et avec ce truc qui ne ressemble à rien et qui est le manche à balai !

Sur le terrain de BRAZZAVILLE Aéroport international il y a un ADF **BL**, et un VOR **BZ**. La piste en dur est doublée au sud par une bande en herbe dite piste de crash où nous nous entraînerons.

Et nous voilà partis ! À l'est de BRAZZAVILLE, le fleuve CONGO s'élargit et forme ce que l'on appelle le STANLEY POOL, un grand lac avec



Quand les deux types arrivaient ce n'était même pas la peine de faire un devis de poids, il fallait les emmener !

Une autre fois c'était des poussins qu'il fallait apporter pour un élevage. Ce sont les passagers les plus bruyants que j'ai transportés, pourtant le **TN-AAI** (Le Congo avait son code OACI TN) un C175 à réducteur n'était pas silencieux.

Avec ce même avion au-dessus de la forêt tropicale entre POINTE-NOIRE et DOLISIE dans une turbulence, la porte gauche s'est ouverte et on a fini le vol en la coinçant avec une corde !

Un jour, j'ai été appelé pour emmener un commercial de la SEITA acheter du tabac à LAGUE-LEKANA sur les Plateaux BATEKE, avec un C 150 **TN-ACK**. L'autonomie était un peu limite alors on a pris un jerrycan d'essence (c'est formellement interdit), et en plus

nous avions une grosse cantine de monnaie car en brousse les billets étaient peu prisés.

Vol aller sans problème, décollage tôt, un radiale en FROM de BZ, et le terrain de LEKANA ressemble à un porte-avion. En plus il y a un ANTONOV 24 en panne posé dessus. Pendant que le monsieur achète son tabac, je refais le plein.

Il revient, on décolle, en montée, on passe au FL45 au-dessus d'une couche de cumulus disjoints (aujourd'hui on dirait *Skattered* en français... !) et j'attends en tenant mon cap le signal de BZ, pas de repères devant bien sûr !!!

Ca y est je le reçois mais, le salaud, il flague ; FROM-TO-FROM-TO... et quand enfin j'ai la tour de BRAZZA j'apprends qu'il est en panne. On passe sous les nuages, ce matin là le vent venait de l'Est, on a dû dériver à droite de la route, et, heureusement je trouve un bac sur la route qui traverse la rivière MAYAMA avec une jolie baïonnette, calcul de cap et retour sur BRAZZA, inutile de dire la surprise en faisant le plein !

Un ami entrepreneur forestier sur la façade atlantique avait acheté un C172 **TN-ABP** et il avait besoin que l'on mène sur son chantier des tuiles de chenilles de Caterpillar.

Le terrain taillé à coup de bulldozer n'est évidemment sur aucune carte !

Facile ! Tu longes la côte, quand tu passes la lagune CONKOUATI tu fais trente degrés à droite et tu voles 12 minutes, tu verras tu ne peux pas manquer N'GONGO 2, la piste de N'GONGO 1, elle était facile à trouver, au bord de la lagune CONKOUATI



mais c'était une montagne russe ! C'est vrai l'entaille dans la forêt est visible, mais c'est vraiment une entaille et le bout de piste est juste au pied des

arbres, approche au moteur tout sorti en espérant que le moteur va marcher et dès que l'on passe les arbres, en plongée sur l'entrée de piste !

La mine de MPASSA (Cuivre, plomb, zinc, pour les Z'inités) se trouve à moins de 100 nautiques de



BRAZZAVILLE mais, en saison des pluies avec l'absence d'entretien des routes, il faut au minimum dix heures de Land-Rover pour y arriver –parole !- aussi le directeur de la mine avait fait tailler une colline pour faire une piste, entrée de piste en marche d'escalier, piste en pente montante, je ne sais plus la longueur mais au bout le mur comme sur les terrains de montagne ! Et alors !

Demain tu prends le **TN-ABT** un Rallye 150 Cv et tu emmènes deux personnes !

Qualif. de site, Qualif. de montagne, tu rigoles mon pote !

Et dire qu'ici en France pour se poser à ST MARTIN DE CASTILLON il faut y aller avec un moniteur, et pour ST CREPIN ou BARCELO il faut une autorisation !

Quant au contrôle en l'air, alors là, ce n'est même pas la peine d'y compter ! Ceux qui avaient la HF pouvaient déployer leur antenne et discuter avec le contrôleur.

Les autres, les petits, les sans grades, ils s'étaient inventé une fréquence de

route non officielle (**118,1**) que tout le monde utilisait et dès qu'on était sorti de la TMA, on passait son message en l'air et il y avait toujours quelqu'un pour

te raconter la météo, l'état d'une piste ou te donner des nouvelles d'un copain !

Parfois sur cette fréquence il y avait les gros, ceux du niveau 300, des UTA, des IBERIA, des AIR AFRIQUE et souvent ils nous faisaient le relais radio avec BRAZZAVILLE ou POINTE NOIRE et c'est vraiment très sympa d'entendre un professionnel te rendre service !

Voilà une histoire rigolote et vraie de 15 ans de pilotage en AFRIQUE.

Bien sûr les choses ont changé au fur et à mesure.

L'ASECNA (Agence de la Sécurité de la Navigation

Aérienne) s'est occupée de nous et a publié un petit recueil de cartes VAC, puis une carte Aéro est parue.

Mais en même temps l'armée de l'air congolaise recevait des MIG 15 et des MIG 21 et des zones de tir étaient dessinées à certains endroits du Plateau BATEKE.

Souvent nous ne pouvions pas voler quand ils étaient en l'air, car il n'est pas amusant de croiser un MIG 21 en tour de piste !

Mais ça, c'est une autre histoire !

À cette époque, les moyens de positionnement modernes du type GPS n'existaient pas et mieux valait être rigoureux sur sa navigation, le cap devait être tenu sans erreur et les passages sur les repères prévus bien relevés en temps.

En plus ces navigations se faisaient dans un pays à la nature relativement hostile et inhospitalière et une météo changeante et difficilement prévisible, et évidemment souvent sans **prévi** du tout.

Quelles leçons tirer de ces quelques expériences qui sont toutes vraies je le jure !

J'étais jeune, mais elles m'ont fait voir l'aviation sous un œil plus objectif et il n'y a qu'une chose à rajouter : **si on veut devenir un vieux pilote, la seule qualité à mettre en avant c'est la modestie !**

Chaque fois que se présente un problème, il ne faut essayer de le

résoudre que si l'on se sent compétent chronique nécrologique du club!
sinon il faut faire demi-tour et rentrer Bons vols ! Ouvrez l'œil et soyez
au terrain. prudents !

Photos : G. Kouyoumontzakis

Peu importent les critiques de ceux
qui, à posteriori croient tout savoir !
Il vaut mieux être posé et raconter son
histoire au bar, avec un avion dans le
hangar, qu'avoir son nom dans la

MEMO - PILOTE

Equipement minimal exigé en VFR

A - Equipement exigé en vol VFR de Jour :

- Un anémomètre (Badin)
- Un indicateur de dérapage (bille)
- Un altimètre
- Un compas magnétique compensable
- Un récepteur VOR

Ou un radio-compas

Ou un GPS homologué en classe A, B, ou C-

Un émetteur-récepteur VHF 25 KHz

- Une radio-balise de détresse fonctionnant à l'impact

B - VFR de Jour avec survol de l'eau :

Equipements définis en A, avec en plus :

- Un gilet de sauvetage pour chacun des occupants
de l'avion si :

- moteur en panne, il ne peut atteindre une
terre permettant un atterrissage d'urgence,
- il vole à plus de 50 Miles (92 km) de la côte

Rappel affichage code transpondeur

Rappelons que tous les mouvements a proximité du
terrain sont enregistrés au radar.

Les avions basés aux Milles doivent obligatoirement
afficher le code 5426 dans un rayon de 25 NM autour du
terrain et y compris en Tour de Piste.

Le transpondeur doit être sur ALT

Les traces permettent d'établir des trajectographies pour
étude par la Commission de l'environnement.



Cessna 150 F-BXNN : attention à la masse maximale



Ce Cessna 150 a une masse maxi de 726 kg.

Avec le plein (144 litres !) il ne reste plus que environ 110 kg de
charge pour l'atteindre.

C'est largement insuffisant pour embarquer 2 personnes.

Donc pour pouvoir voler à 2 :

Ne jamais faire le plein complet.

Utiliser la jauge en bois située dans le vide poche, et ne pas
dépasser la marque étalonnée à 42 litres (soit 84 litres au total dont
72 utilisables). Dans ces conditions l'autonomie est évidemment
réduite à 3 heures.

Soyez très attentifs et rigoureux pour la gestion du carburant.

Mais ce dernier point vaut aussi pour les autres avions !

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS



Le Cessna 150 F-BXNN

photo : Y. Despas

Flotte

Heures de vol

Le bilan des heures de vol effectuées fin août fait apparaître un total de 1647 heures pour les avions de l'ACAM et 2330 au total.

Cela est conforme aux prévisions malgré les immobilisations de ZG et de BX en janvier, de EH en mai et de FN pendant 6 mois.

Le prix de l'heure de vol a été fixé pour les 2 Cessna à :

80 euros pour NN

112 euros pour FN.

La flotte au complet

Depuis début août, l'ACAM dispose enfin de l'ensemble de la flotte soit 8 avions avec le "petit dernier" le Cessna 150 F-BXNN de l'USPEG arrivé en juillet et le Cessna 172 F-BN FN d'Eguilles Aviation de retour avec un moteur entièrement refait, après 6 mois d'immobilisation.

Il ne devrait plus y avoir de difficulté pour satisfaire les demandes avec :

3 avions école, ZG, RU, NN,

3 avions de voyage EH, BD, FN,

2 avions pour la montagne MB et BX.

Il ne devrait pas y avoir de grosse intervention sur les avions dans les mois qui viennent.

Seul BD devrait recevoir un moteur neuf dans les semaines à venir, le sien arrivant en fin de potentiel.

HEURES DE VOL			TOTAL	
AVIONS	juillet	août	2 mois	2003
RU	89.20	78.35	167.55	660.10
ZG	87.40	67.40	155.20	454.50
EH	73.45	65.20	139.05	348.25
BX	27.25	11.50	39.15	184.45
Total ACAM	278.10	223.25	501.35	1647.10
NN	0.00	30.20	30.20	30.20
MB	45.50	32.10	78.00	254.10
BD	22.45	74.00	96.45	356.15
Total USPEG	68.35	136.30	205.05	640.45
FN	0.00	23.00	23.00	42.35
Total Eguilles	0.00	23.00	23.00	42.35
TOTAL	346.45	379.30	725.15	2330.30

Activités Club

Stage de vol montagne

Pierre Petron a organisé un stage de vol en montagne du 27 au 30 juillet à Saint Crépin.

C'est un charmant village qui a l'avantage de se trouver dans les Alpes, à moins d'une heure de vol de St Jean d'Arves, de Valloire et de l'Alpe d'Huez et assez près des aéroports de Courchevel et Méribel sur lesquels nous n'allons que rarement depuis Les Milles. Ce site présente d'autres avantages : un camping voisin du terrain, une grande facilité d'hébergement et des possibilités de ballades

somptueuses dans le parc du Queyras, au Galibier etc.

L'accueil de l'aéroclub de St Crépin a été chaleureux. Notre Mousquetaire était surveillé du coin de l'oeil pour qu'il ne lui arrive rien et ... admiré.

Nous n'étions pas nombreux, mais l'enthousiasme était au rendez-vous. Ce petit nombre nous a permis de rassembler les vols sur quatre jours. A une exception près, nous avons pu voler tous les jours : c'est là que se situe le bénéfice qu'on peut tirer d'un stage, pas le temps d'oublier

entre deux vols et ce qui n'a pas été réussi la veille peut être répété le lendemain.

Le vol de montagne se pratiquant le matin, nos après-midi étaient consacrées au tourisme.

Un tel programme ne peut sans doute pas figurer au menu d'un office de tourisme, mais pour des pilotes n'est-ce pas une bonne idée de vacances ?

Participants au stage : Françoise Bertrand, Gilles Sanson, Gérard Cassan.

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Un week-end à Langogne

7 pilotes et une passagère dans 4 avions du Club, MB, EH, ZG et BX se sont retrouvés à Langogne le dimanche 10 août où avait lieu un rassemblement montagne. Jean-Michel Delfosse avec MB venait d'Egletons où le samedi avait lieu un autre rassemblement de pilotes de montagne. Patrick Bourchet et Bernard Levasseur avec EH, Gilles Sanson, Julien Loesel et une passagère avec ZG arrivés le

samedi ont pu goûter aux plaisirs du bivouac, qui dans les locaux de l'aéroclub, qui sous la tente, qui à la belle étoile bien abrité sous les sapins en compagnie passagère de quelques sangliers...

BX arrivé d'Aix le matin avec Henri Mercier et Claudius Deflassieux a permis à 5 pilotes d'aller sur l'altisurface de Notre-Dame des Neiges et un

sur celle du Mont Gerbier des Joncs.

Tous ont pu apprécier le très bon état de la piste en herbe de Langogne et surtout l'excellent accueil des membres de l'aéroclub, tant le samedi soir que le dimanche où le repas a réuni 90 personnes !

Un week-end sympathique.

Sortie " Bain d'automne "

Cette année nous irons prendre ce traditionnel bain d'automne à IBIZA

Samedi 18 et Dimanche 19 Octobre

4 avions : EH, FN, ZG ou RU, MB

Environ 8 heures de vol aller et retour, avec escale à Perpignan.

Prévoir 100 à 150 euros hors heures de vol pour hébergement, restauration, transports..

10 à 12 places

Inscrivez vous

L'inscription ne sera effective qu'après le versement d'un acompte de 50 euros, non remboursable en cas de désistement après le 5 octobre.

Date limite d'inscription : le 3 octobre

Une réunion préparatoire avec tous les pilotes aura lieu le vendredi 3 octobre à 19 heures au Club

Directeur du vol : Patrick Bourchet

La sortie pour IBIZA, précédemment annoncée pour le 4 et 5 octobre a été repoussée au 18 et 19 en raison de l'indisponibilité de EH (rallye Toulouse-St Louis) et de BD (fin de potentiel moteur)



Barcelonnette Photo R. Delaunay

Saint Crépin Photo R. Delaunay



Un dimanche à...

BARCELONNETTE et SAINT-CREPIN
Dimanche 21 Septembre

Une sortie sympa et une bonne opportunité pour être lâché sur l'un ou l'autre ou les deux aérodromes.

Avions : MB, ZG, EH, FN, BX

Itinéraires au choix des équipages

Déjeuner en commun à Barcelonnette

Inscrivez vous.

CLUB - INFOS - CLUB - INFOS

Les nouvelles du Club

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en juillet et août :

Emmanuel GRELAUD	PPL
Caroline SUPRANO	élève
Frédéric FAURE	élève
Daniel KERAUTRET	PPL
Jean-Philippe BEDOUET	élève
Waïe CARLIEZ	élève
Paul SPINEC	PPL
Olivier PETRY	PPL
Alice DEMIR	élève
Laurent MASSENA	PPL
Bernard PISANI	élève
Jean-Marie CALDERON	PPL
Jean-Marie PELOPONESE	élève
Olivier FOLLIERO DE LUNA	PPL

Bienvenue à l'ACAM.

Bravos !

Lachers :

Jean-Jacques CASTERA (RTN)
le 19 juillet sur DR 400
Louis GIL , (uspeg, DLY)
le 1^{er} août sur Rallye 150
Caroline SUPRANO (RTN)
le 19 août sur DR400
Aubin LE GALL (RTN)
le 28 août sur DR 400

Entretien du Club

le prochain rendez-vous aura lieu :

**Dimanche 28 septembre
de 9 h à 12 h**

Venez nombreux.

Il y a beaucoup de travaux à faire si nous voulons maintenir nos locaux en bon état et les rendre plus accueillants et agréables.

Un coup de peinture dans le secrétariat (entre autres...) ne sera pas superflu.

Le jardin a également besoin d'un peu d'entretien...

On compte sur vous

Responsable : Serge Robert

Coup de Flash

Aubin Le Gall a 15 ans, Il est titulaire du Théorique BB depuis juin et vient d'être laché.

"Alors quelles sont tes impressions après ce lâcher ?

Je suis très heureux et fier, j'en avais vraiment très envie. C'est un premier aboutissement, voler seul, j'en revais depuis longtemps.

Et pendant le vol ?

J'étais concentré et calme, mais surtout très heureux.

Et la suite ?

J'espère passer le BB avant la fin octobre, pour le plaisir de voler.

Qu'est-ce qui t'a donné cette envie de voler ?

J'ai beaucoup voyagé en avion depuis l'âge de 5 ans et ça m'a plu.

Tu veux faire carrière dans l'aéronautique ?

Oui cela me plairait. J'aimerais essayer d'intégrer une des filières de l'ENAC.

Eh bien on te le souhaite."

Horaires du secrétariat

A compter du 1er septembre :

Lundi :	14h - 18h
Mardi :	9h - 12h 14h - 18h
Mercredi :	14h - 18h
Jeudi :	9h - 12h 14h - 18h
Vendredi :	9h - 12h 14h - 18h
Samedi :	9h - - 16h

Barbecue

Pour se retrouver après les vacances

Le prochain Barbecue est prévu :

**Vendredi 19 septembre
A 19 heures**

Prix : 10 euros par personne

Inscriptions obligatoires avant le 15 septembre

Responsable : Marie-Cécile Garcin

Toulouse-St Louis du Sénégal

Deux équipages de pilotes de l'ACAM participeront au prochain rallye Toulouse-St Louis.

Jean-Pierre Lutaud, David Bernard, Christian Hacout, Marie-Christine Oddou et Jean-Yves Suscillon s'envoleront d'Aix le Vendredi 26 septembre pour rallier Toulouse avant de partir sur les traces de l'Aéropostale par l'Espagne, les côtes marocaine et mauritannienne jusqu'à St Louis du Sénégal.

Retour à Aix le samedi 11 octobre après 2 semaines de voyage et une cinquantaine d'heures de vol. Et avec plein de souvenirs

On leur souhaite un très bon Rallye.

Assogora

Comme tous les ans nous participerons à "Assogora", la journée des associations d'Aix en Provence.

**Dimanche 14 Septembre
de 9 h à 18 h**

Notre stand sera dans le "village sports, loisirs" situé sur la place, à l'angle du cours Mirabeau et de l'avenue Victor Hugo.

Il faut assurer une présence pour renseigner le public sur le Club et ses activités, notamment l'après-midi entre 15 et 18 heures.

Bar "Le Zinc"

Avec la chaleur, beaucoup de pilotes ont pu apprécier de pouvoir se rafraîchir au bar du Club.

"Le Zinc" est en self-service, et par conséquent ouvert en permanence aux membres de l'ACAM.

Le "mode d'emploi" est rappelé sur le comptoir. Merci de le respecter.

Nous allons nous efforcer de rendre "le Zinc" plus fonctionnel et plus agréable.

En attendant, usez-en...

...sans modération.