

Contact !



Edito

de Patrick BOURCHET



Le club a fêté le 6 juin la promotion « airbus » des lycéens qui ont été reçus au BIA : Brevet d'Initiation Aéronautique le 6 juin. C'est la seule fête à laquelle vous, les adhérents, n'êtes pas invités car le clubhouse est trop petit pour accueillir les 72 reçus et leurs parents ! Pour arriver à ce résultat, 6 bénévoles dispensent des cours tous les mercredis dans cinq lycées. Les jeunes gagnent une heure de vol avion et un vol planeur financé par la Fédération, les villes d'Aix et Marseille et les entreprises aéronautiques voisines. C'est un grand plaisir de rencontrer des jeunes aussi passionnés que nous. Je ne m'expliquerais sans doute jamais cette fascination pour le vol. Quoique, le 14 juin au lever du jour pilotant le BD sur la Camargue je savais pourquoi j'étais là.

Nos chiffres du premier semestre sont moins euphoriques. La crise et la météo expliquent sans doute notre baisse de 15% des heures de vol conjugués à la hausse de l'essence à 1€73, nous espérons que les beaux jours de l'été vous permettront de rattraper les prévisions.

Le moteur de l'EH est à l'usine, nous venons d'accepter le devis, un retour en septembre est possible.

Raymond Delaunay est toujours arrêté de vols à cause de sérieux problèmes de santé avec ses yeux. Nous lui souhaitons bon courage et nous attendons son retour.

Le président.

BIA 2009 rien que du bonheur !



En cette fin d'après-midi du 6 juin 2009, il y avait de l'ambiance dans les locaux du club, une ambiance chaleureuse et bon enfant. C'était le jour de la remise des diplômes BIA 2009 de la promo « Airbus ». Après avoir affirmé notre tristesse et notre émotion face à la tragédie de l'AF447, la cérémonie s'est déroulée avec l'annonce d'une nouveauté très attendue du monde de l'initiation à l'Aéronautique en milieu scolaire : celle de la mise en place à la rentrée prochaine du C.I.R.A.S. (Comité d'Initiation et de Recherche Aéronautique et Spatiale), comité placé sous l'autorité du recteur et dont la mission est de développer et de coordonner toutes les activités liées à l'aéronautique dans l'Académie.

Page 8

Aix - Minorque Beauté et tracas



Page 4

EXCLUSIF On a marché Sur la LUNE



Page 2

Cap sur Propriano



Page 3

La mouette chez le faucon...maltais



Page 3

ON A MARCHÉ SUR LA LUNE

Cette nuit là, à 2h56 TU, un milliard d'êtres humains, les yeux rivés sur les écrans de télévision du monde entier, assistaient en direct à cet événement incroyable : les premiers pas de l'homme sur la Lune ! « *un petit pas pour l'homme, un bond de géant pour l'humanité* », les mots de Neil Armstrong sont entrés l'Histoire. C'était le 21 juillet 1969, il y a déjà 40 ans !

Les américains avaient réussi leur pari et atteint l'objectif fixé par J.F Kennedy en mai 1961 : débarquer sur la lune avant la fin de la décennie. Dans la course à l'espace, l'URSS avait gagné la première manche en mettant en orbite « Spoutnik » le premier satellite terrestre le 4 octobre 1957, puis en posant la sonde « Luna 1 », premier engin terrestre sur le sol lunaire en janvier 1959 et en envoyant le premier homme dans l'espace, Youri Gagarine, le 12 avril 1961. Les USA prenaient une éclatante revanche en étant les premiers - et les seuls jusqu'à présent - à poser le pied sur la Lune et en y plantant la bannière étoilée.

40 ans après, devant un exemplaire du module lunaire, on reste incrédule ! Comment un engin aussi improbable, a-t'il pu aller sur la Lune et surtout, en repartir ! Formidable exploit technique !

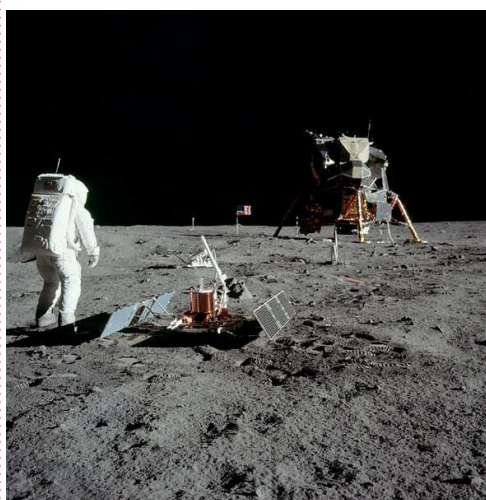
La méthode choisie, le Lunar Orbital Rendez-vous (LOR) consistait à mettre en orbite lunaire un vaisseau composé d'un module de service (SM) et d'un module de commande (CM : la capsule Apollo avec 3 astronautes) auquel était arrimé le module lunaire (LEM). Une fois en orbite, le LEM, ou avaient pris place 2 des astronautes, se détachait et descendait pour se poser. A la fin de la mission sur la lune seule la partie supérieure du LEM avec les astronautes remontait pour retrouver en orbite le CSM piloté par le 3ème astronaute. L'équipage du LEM regagnait la capsule qui se détachait du LEM et amorçait le retour vers la terre. Le module de service était largué avant l'entrée dans l'atmosphère. Seule la capsule freinée par 3 parachutes revenait sur notre planète ou elle amerrissait

Il fallait mettre au point un lanceur. Ce fut « Saturne V », énorme fusée de 110 mètres de haut, 10 de diamètre, développant une poussée de près de 3500 tonnes au décollage pour une masse totale de 3000 tonnes et capable d'envoyer 47 tonnes vers la Lune !

La capsule Apollo, le module de commande, était entièrement nouvelle. Elle devait pouvoir accueillir 3 astronautes dont l'un pendant toute la durée de la mission. En forme de cône, le sommet s'arrimait au

module lunaire et une écoutille permettait le passage de l'un à l'autre. La base de la capsule constituant le principal bouclier thermique pendant la phase de rentrée dans l'atmosphère était reliée au module de service qui comprenait les moteurs, les réservoirs de carburant, d'oxygène, d'eau etc...

Quand au module lunaire, le LEM, il fallait l'inventer...! Il comportait 2 parties. Un étage de descente avec le moteur, les réservoirs, des caissons contenant tout le matériel destiné à rester sur la Lune et le train d'atterrissage constitué de 4 jambes. Un étage de montée avec son moteur et la cabine pressurisée accueillant les astro-



nautes.

Seule cette partie repartait, l'étage de descente servant de base de lancement. La forme bizarre du LEM lui valut les surnoms de « Bug » (Insecte) ou « Spider » (Araignée). En réalité l'engin ne se déplaçant que dans le vide les questions d'aérodynamique, et donc de forme, ne se posaient pas. Les soucis des ingénieurs étaient autres : le poids et bien sûr la fiabilité !

Le programme Apollo de vols habités débuta par une catastrophe : au cours d'un essai au sol le 27 janvier 1967 la capsule prit feu entraînant la mort des 3 astronautes Virgil Grissom, Edward White et Roger Chaffee. A la suite de cet accident la NASA décida de revoir entièrement la fusée et le module de commande. Cela permit de rectifier de nombreux défauts et d'apporter des modifications importantes à la capsule.

Tous les essais et tests ultérieurs se déroulèrent avec succès et enfin le 16 juillet 1969 la mission Apollo XI avec Neil Armstrong, Buzz Aldrin et Michael Collins décollait avec comme objectif le premier débarquement d'un homme sur la Lune.

Le voyage dure 3 jours avant la mise en

orbite lunaire. L'alunissage est délicat, l'ordinateur de bord du LEM étant saturé l'équipage passe en pilotage manuel et cherche un endroit moins accidenté ou il se pose pratiquement sans réserve de carburant ! L'équipage reste environ 22 heures sur la lune et effectue une sortie de 2h30 sur le sol lunaire où il installe divers appareils scientifiques, une plaque commémorative et bien sûr le drapeau américain. Il ramène également une vingtaine de kilos de pierres lunaires. En remontant, Buzz Aldrin casse le bouton poussoir de démarrage des moteurs et c'est avec la pointe d'un stylo que l'équipage mettra en route !!! Le retour s'effectue sans incident et la capsule amerrit le 24 juillet dans le pacifique où elle sera récupérée par le porte-avion Hornet. Les 3 astronautes devront encore subir une quarantaine sanitaire de 21 jours dans un caisson étanche !

Sur le plan humain, il fallait (et il faut encore) aux astronautes des qualités exceptionnelles pour tenter cette aventure. Outre la résistance physique cela exigeait un mental en acier trempé et une motivation sans faille pour supporter toutes les contraintes de mois ou d'années d'entraînement d'abord et affronter les risques de missions dans l'espace dont ils n'étaient malgré tout pas sûrs de revenir. Les astronautes d'Apollo XIII après l'explosion d'un réservoir d'oxygène du module de service furent d'ailleurs très près d'y laisser leur vie.

Ce sont en tout 7 missions qui furent envoyées sur la lune. Toutes, à l'exception d'Apollo XIII, furent réussies et 12 astronautes ont foulé le sol lunaire. 3 ont fait 2 voyages vers la Lune mais aucun n'y a débarqué 2 fois.

La dernière mission eu lieu du 7 au 19 décembre 1972. L'astronaute Eugene Cernan fut le dernier à quitter l'astre lunaire en prononçant cette phrase : « *nous repartons comme nous sommes venus, et si Dieu le veut, comme nous reviendrons, dans un esprit de paix et d'espoir pour toute l'humanité.* »

Les prochaines missions sur la Lune, prévues vers 2020, devraient être internationales avec comme objectif l'installation d'une station spatiale permanente. A moins qu'avant cela une nation veuille à nouveau être la première à revenir ! Alors, le prochain homme sur la Lune pourrait bien être Chinois.

pour en savoir plus, il existe de nombreux sites sur le net : http://fr.wikipedia.org/wiki/Programme_Apollo

La mouette chez le faucon... maltais

Jeudi 21/05. Décollage vers 8h d'Aix Les Milles à bord du **F-GULL**, trois pilotes et un sac de sable. Nous avions tous fait le régime avant de partir ce qui nous a permis de prendre plus de bagages mais la soute est petite, alors il faut user de patience et de méthode pour tout caser.

Il fait beau, les champs de coquelicots sont magnifiques. Passage au dessus de St Tropez et puis la mer ; des couleurs changeantes sous le soleil, beaucoup de voiliers. La Corse apparaît à l'horizon toujours aussi majestueuse avec ses sommets enneigés. Survol de la côte, passage à basse altitude pour admirer la plage de Saleccia puis St Florent et le défilé, qui mène à l'aéroport de **Bastia** (LFKB). Là on retrouve la Corse, le pompiste qui fait la sieste sous son camion à 10h du matin, qu'avait-il fait de sa nuit ? Le soleil qui tape fort, la crème solaire qu'on sort des sacs et 45 min d'attente plus tard l'avion est abreuvé pour un décollage vers Salerno. Il y a plein d'îles tout au long de la côte italienne, mais bon, finalement notre Corse c'est quand même la plus jolie. On a bien eu le temps de les voir avec une altitude de 1000 pieds (pas terrible pour le vol ça). http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_principales_%C3%AEiles_d'Italie. En vrac : Elbe, Montecristo, Ponza et Palmarola, Ventotene, puis le golfe de Naples, Ischia, et un nom qui laisse rêveur : Capri. On passe au dessus d'un voilier de cinq mâts ancré dans le port d'Amalfi. Cette côte est grandiose ! Arrivée à **Salerno** (LIRI) après 2 h 30 de vol. Location d'une voiture, heureusement pas très grosse. Direction Amalfi, la côte est superbe mais la route sinueuse et étroite, les autochtones sont habitués même si une voiture sur trois est cabossée, mais nous, quand on se retrouve face à face avec un bus lancé à fond et dont le chauffeur téléphone, on se demande comment ça va passer. Après deux heures de route et de frayeurs, on arrive à Pontone di Scala, un village au dessus d'Amalfi, on est subjugué par la vue et les odeurs de fleurs de citronniers, ils sont omniprésents tout au long de la côte. Les citrons sont énormes et le limoncello excellent. La maison d'hôtes que nous avons réservée est accessible en montant 150 marches, on les a comptées. Nous arrivons dans un petit palais (www.palazzoverone.com). Notre hôte, un homme charmant, nous parle en un mélange d'anglais, d'espagnol et de français. Il nous joue de la guitare, on est bien. Puis nous partons visiter Amalfi, son port et ses maisons accrochées à la falaise, ses magasins de limoncello ... Repas typique avec pizza, pâtes et citrons givrés, le tout arrosé d'un bon vin rouge local. <http://www.cote-amalfitaine.com/>



Cap sur Propriano

La journée la plus Corse : Lerma, Omard, Merlu, Lonsu et tous les autres...les copains du club !

Au Club l'ambiance est chaude ce matin. Certains dégustent les viennoiseries et d'autres sont déjà partis ! A la tour c'est toujours le même message...Encore un qui s'en va vers Propriano. La journée s'annonce des plus belles, la météo est magnifique... on va pouvoir lâcher le manche ! Dans la joie et la bonne humeur après avoir chargé le canot tout le monde embarque. C'est parti : En route vers St Tropez, la Grande Bleue, avant de caresser les dentelles des côtes de l'Île de Beauté ! La radio nous occupe une partie du vol...surtout quand le collègue s'annonce 6mn après avoir dépassé Lonsu. Mais comment faire ? Tout le monde parle en même temps, pas moyen d'en placer une ! En vent arrière dans un golfe magnifique, un joli virage nous prépare à toucher le sol. Les uns après les autres les oiseaux de couleurs se rangent sur l'herbe. Les plus courageux font le plein ; les autres se disent qu'ils ont le temps... On est en Corrse non ? Le moment du repas est une fête tranquille, chacun échange ses sensations, son temps de vol. Un espace de convivialité où les rires fusent de toutes parts ! Et puis tous en maillot, on longe la piste à pieds, dans les marguerites. Le sol est une merveille de fleurs. Les collines alentours sentent le maquis et le calme. Avant d'arriver à la mer, un ru nous oblige à nager pour le traverser ; la serviette au bout de la main, à l'indienne. Une raison supplémentaire de rire, l'exercice est périeux. Le plus doué y a laissé son portable et son appareil photo ! L'eau est sublime, dans l'azur, les rouleaux nous emballent. Et c'est un véritable bain moussant qui nous retient sur le sable. Difficile de sortir de cette écume qui nous embrasse et nous fait dériver de plaisir ! Il va falloir y aller...revenir avant le coucher du soleil et laisser derrière nous cette île qui nous a accueillis avec tant de douceur. Badin, cap,PLEIN GAZ on remonte et nous les filles on crie : OUAHOU C'EST MAGIQUE !

◆ Geneviève ROUBAUD



Suite page 5

MINORQUE les 23. 24. et 25 juin 2009

Dans le cadre des voyages club, un trip de trois jours à Minorque a été proposé par notre ami Didier REYNAUD, pour profiter du soleil des Baléares et des fêtes de la St Jean sur Minorque, plus calme que ses voisines d'Ibiza et de Majorque. Deux avions, le BD et le RU (et deux canots), ont été réservés pour les cinq volontaires tentés par l'aventure, tous pilotes, avec une représentation féminine significative : Pascale Hebäcker, Valérie Pincé, Patrick Bourchet, Didier Reynaud, et Alain SEGUIN. Les compétences étaient réunies, puisque nous avions deux spécialistes de la DGAC, trois « anglophones », ainsi qu'un hispanophone en la personne de Didier, connaisseur de longue date des Baléares. Lors du briefing, nous sommes convenus de faire deux étapes à l'aller comme au retour, avec un posé juste au sud de la frontière franco espagnole, à Ampuriabrava, pour refueler, changer de pilotes, et éventuellement boire notre première bière espagnole (pour les passagers). Selon les avions, les durées des vols étaient toutes comprises en gros entre 1h30 et 2h. Didier, en organisateur responsable, se chargeait de nous réserver trois chambres d'hôtel et une voiture sur place. Il nous a également fourni les principaux documents nécessaires, en nous donnant toutes les indications pour surfer sur le site de l'AENA, la DGAC espagnole (au passage, site très bien fait, sur lequel on peut télécharger et imprimer les cartes d'aérodrome, et préparer un vol, un peu comme le site du SIA français). Le rendez vous a été fixé le 23 à 7h30 sur le terrain. Nous y étions. Visites prévol, récupération des canots, refueling, nettoyage des vitres et bords d'attaque des avions, prise de la météo (grands soleil), dépôt des plans de vols, répartition des bagages et décollage vers 8h45. Le BD parti le premier est monté immédiatement vers le niveau 65, le RU a transité par la côte à 1500 pieds après une verticale LFML, et n'a pris le niveau 65 que vers Port St Louis du Rhône. La vue était splendide tout le long, la visibilité excellente, quel régal ! Arrivés près de la frontière, changement de langue (et de réservoir), début de descente vers 1500 pieds, et atterrissage sur les 700m de la 17 d'Ampuriabrava. Deux refueling et trois demis plus tard, redistribution des pilotes et passagers, et décollage en 17, avec la ville dès le bout de piste. Très belle ville balnéaire, Ampuriabrava est parcourue de canaux, et bordée par l'immense plage de la baie de Figueres. Cap au sud pour une verticale du VOR de Bagur, et en route pour une heure de traversée mariti-

me directe, en compagnie des contrôleurs de Barcelona. En vue de l'île de Minorque, infléchissement du cap vers le plein sud pour entrer dans le couloir d'accès ouest en dessous de 100 pieds par la pointe sud Ouest de l'île, et cap plein Est vers l'aéroport de Menorca (LEMH). On en prend déjà plein les yeux en longeant la côte sud à basse hauteur pendant un petit quart d'heure, avec une alternance de plages de sable, de falaise, et d'eaux turquoises, puis dernier virage et finale pour un atterrissage en 01L sur une piste de 2500m (la 01R/19L est utilisée en taxiway). Le « follow me » nous attendait et nous a conduit au parking aviation générale de l'aéroport. A partir de là, nous avons été sous la surveillance aimable mais constante d'un handling très coûteux, puisqu'il nous demandait 45€ par avion et par manœuvre, soit un budget prévisionnel de 180€ ! Après négociation menée par notre ami Didier, ce budget a été ramené à 100€, ouf. Après une heure de refueling et de formalités diverses, nous avons pu trouver une voiture de location pour cinq, et en route pour Mahon, capitale de l'île située à trois kilomètres du terrain, et l'hôtel. Là encore bonne négociation de Didier, qui nous avait obtenu des chambres très correctes et spacieuses pour 90€ pour deux, petit déjeuners compris. L'objectif a été tenu : nous avons déjeuné à Mahon. Nous avons ensuite passé l'après midi sur une plage de sable fin, dans une superbe crique, avec de l'eau à 24°C, pour une relaxation bien méritée. Notre guide et chauffeur, Didier, nous a ensuite fait visiter quelques beaux coins de l'est de l'île, et nous a ensuite emmenés dîner dans un restaurant flottant du port de Mahon, situé dans une sorte de grande calanque. Le 24, en route pour Ciutadella, ville historique située à une petite demie heure de voiture plus à l'ouest, pour assister au défilé de chevaux dans les rues. Il faut dire que c'est une ambiance et un spectacle qui s'approchent un peu de celles de nos férias à Nîmes, Béziers, ou Arles. Des cavaliers de tous les âges sillonnent les rues en cabrant leurs chevaux en pleine foule ! On était à la limite du flamenco, avec des battements de mains et des chants très prenants... et des femmes aux balcons admirant le défilé, fermé par le maire en personne. Après un nouvel après midi de bronzette/plage, ponctué par quelques gouttes de pluie chaude, nous avons retrouvé Raül. Raül est un ami de Didier, contrôleur aérien à Barcelona Approach, qui était en congé à Mahon. Nous l'avons retrouvé à San Luis, l'ancien aéroport de

Mahon, avec sa piste 02/20 de 1900m, maintenant occupé par un aéro club, par un club d'aéromodélistes de talent, et par un grand bar restaurant bien sympathique. Nous avons regretté de nous être posés à Menorca (LEMH) avec son handling hors de prix et ses procédures de deux heures. Si c'était à refaire, nous conseillons plutôt de chercher un terrain sur le continent situé à moins d'une heure et demie de vol de Minorque, d'y refueler et de venir à Minorque par San Luis, qui ne distribue pas de carburant. Bien entendu, il faut disposer d'un avion ayant une autonomie suffisante. Les DR 400/120 paraissent un peu limités pour cela. Grâce à l'accueil de l'ami Raül, nous avons connu ce terrain, lui aussi situé à quelques petits kilomètres de Mahon, et surtout, nous avons eu l'occasion de dîner dans un des meilleurs restaurant de l'île, dans une ambiance hacienda, et de déguster l'authentique paëlla. Qu'il en soit remercié, sa gentillesse donne envie de revenir. Le 25 matin, prise de météo, bonne partout, sauf à la frontière, du côté de Figueres et de Perpignan, en raison d'une petite dépression qui remontait vers les Pyrénées, avec quelques cumulo-nimbus a priori pas sympas. Après concertation, nous décidons de rentrer en passant la frontière par la mer pour contourner la zone orageuse, et de tenter de se poser à Perpignan pour changement de pilotes. Au pire, il serait possible de poursuivre sur Béziers. Après un handling et un dépôt de plan de vol laborieux, nous avons décollé pour faire un tour de l'île par la cote Nord et un survol maritime qui nous a tranquillement menés par une longue directe 31 à Perpignan, en deux heures de vol. Les cumimb étaient finalement cantonnés plus à l'ouest. Le refueling a été là aussi très sympa, puisque nous avons été accueillis par le vice président de l'aéro club qui nous a permis de boire un pot au club house. Un dernier direct jusqu'à LFMA nous a permis d'y atterrir vers 18h30. Une heure plus tard, toutes formalités accomplies, nous nous sommes difficilement séparés, en nous promettant de faire le récit de notre voyage, en espérant donner envie à d'autres. ♦ Alain SEGUIN



Vendredi 22/05. Après un bon petit déjeuner nous prenons congé de notre hôte, tout le village est au courant de notre visite, ce n'est pas tous les jours que des aviateurs passent par là. Retour à l'aéroport, on fait le plein de l'avion et départ pour Malte vers 12h30. Survol du Stromboli, en tendant le bras on aurait pu faire griller des brochettes.



C'est impressionnant de survoler un volcan. De l'eau, encore de l'eau, les îles Lipari et puis la Sicile se profile. Les nuages font leur apparition et l'Etna, lui, reste invisible. Nous grimpons au dessus des nuages au niveau 115, c'est magique ces gros cotons tout autour de l'avion. Encore de l'eau et le beau temps revient avec **Malte** (LIML) à l'horizon, on voit les trois îles Gozo, Comino et Malte. Atterrissage vers 15h. Prise en main (handling) par air Malta, pas très efficace au demeurant car nous attendons une heure et demi qu'on vienne nous faire le plein de l'avion. Le soleil est très fort, on s'abrite sous les ailes. Un bus énorme et tout neuf vient nous chercher pour nous emmener à l'aérogare, on comprend pourquoi on paie 107 € la prise en charge. Taxi jusqu'à l'appart-hôtel Bay View à Sliema <http://en.wikipedia.org/wiki/Sliema>. Pas le temps de se reposer, on prend le bus jusqu'à La Valette. Assez folkloriques les bus, ils sont vieux mais bien entretenus, jaunes avec des calandres chromées, à l'intérieur



des images pieuses, des crucifix, des chapetelets et des citations de la bible et en plus ils ne sont pas chers avec 46 centimes d'euro la place. Le coucher de soleil est splendide, il y a du monde à Malte, les habitations sont serrées les unes contre les autres et la belle pierre locale les embellit de tons de jaunes magnifiques. <http://kundaliniboat.com/escalelavalette.html>. Restau du guide du routard. Pâtes, pizza, poulpes,... arrosés d'un vin de l'île de Gozo. Retour à l'hôtel en bus, ils ont un servi-

ce jusqu'à deux heures du matin donc pas la peine de louer de voiture.

Malte, dans la zone euro depuis 2008 est un petit paradis pour les collectionneurs d'euros. Il y a avant tout les pièces de Malte, rares dans nos régions et puis toutes celles des touristes de tous les pays de la zone euro. **Samedi 23/05.** La nuit nous paraît courte et déjà on se lève pour un petit déjeuner dans un bar. Il faut être accroché pour manger une assiette avec œufs au plat, saucisses, bacon, haricots blancs et sauce tomate à cette heure. Mais l'avantage c'est qu'on est bien calé. Sliema est très bien placée pour les lignes de bus et les bateaux de visite du port de La Valette. On prend le bus pour aller à l'embarcadere du ferry pour l'île de Gozo, 45 min de bus poussif le long de la côte, cela laisse le temps de voir et faire des photos. Sur le bateau il y a pas mal de touristes français. On prend encore un bus de Mgarr, le port, pour aller visiter Victoria au centre de l'île, nous sommes accueillis par un concert de l'orchestre de la police sur la place principale, puis un défilé en costumes de l'époque des chevaliers. Repas moyen dans un restau pour touristes, il fait très chaud. Visite des rues en serpent et de la citadelle. Retour au port où l'on négocie un passage vers l'île de Comino et le très visité « blue lagoon » [http://www.sea-see.com/site/BlueLagoon\(Comino\)](http://www.sea-see.com/site/BlueLagoon(Comino)) On prend un bain dans une eau limpide, le retour se fait en longeant la côte de l'île très découpée. Le soir on se fait un bon restau à Sliema le « TA'KRIS » <http://malta-europe.com/takris/>, merci le routard, pas évident à trouver dans une petite ruelle mais très bon. La spécialité de Malte est le lapin en sauce, à essayer. **Dimanche 24/05.** On prend le continental breakfast à l'hôtel, il y a plein de touristes assez enveloppés avec des assiettes bourrées de victuailles : omelettes saucisses, haricots jambon, saucisson, petits pains ... C'est impressionnant. Nous faisons la visite en bateau des différentes criques de La Valette, il y a dix criques qui constituent le port. De très belles barques typiques, les lozzu, de beaux bateaux, des habitations superbes. Il est temps de prendre le chemin de l'aéroport avec un forfait taxi à 20 €. Passage des contrôles et prise en charge par le « handling » de nouveau un gros bus pour trois personnes pendant qu'un des pilotes dépose le plan de vol pour **Monastir** (DTMB). Décollage vers 15 h. On survole une grande quantité de carrières de pierre à bâtir, puis la côte s'éloigne et de nouveau la traversée maritime. Le sac de sable s'assoupit. On survole l'île de Lampedusa, la côte tunisienne apparaît, le sol est aride, il y a des plantations de palmiers, des lacs de sel. Atterrissage vers 16 h 45, il fait chaud, on est pris en charge par un an-

cien contrôleur militaire qui travaille pour la société « Fast », en fait nous pensions que le service était gratuit mais c'est du « handling » déguisé, le gars nous livre les informations au compte goutte, mais tout service a un prix et il faudra négocier dur pour faire baisser le prix. Par contre la société « Fast » (rapide à vous vider les poches) s'est occupée de tout, passage des contrôles, taxi, hôtel ... On se repose à l'hôtel, http://www.tripadvisor.fr/Hotel_Review-g297949-d317000-Reviews-Amir_Palace-Monastir.html, on profite de la plage et de la piscine. Le repas du soir en compagnie de nombreux touristes russes n'est pas particulièrement typique. On réussit quand même à boire un thé à la menthe et une bourha, l'alcool de figue local. **Lundi 25/05.** Bon petit déjeuner, puis bain dans la mer et à la piscine et départ avec de nouveau la prise en charge par « Fast ». Décollage à 11h 45 pour **Tunis** (DTTA), car pas d'essence disponible à Monastir. Survol de Sousse, il y a plein d'hôtels le long de la côte et des bateaux « pirates » qui font des promenades en mer, puis une zone déserte avec de superbes plages, un immense aéroport en construction (Enfidha, prévu pour 20 millions de pax par an !) sur cette côte sauvage, puis Hammamet et Tunis. Atterrissage à 12h 40, roulage derrière le canari (« follow me ») jusqu'à la zone de ravitail-



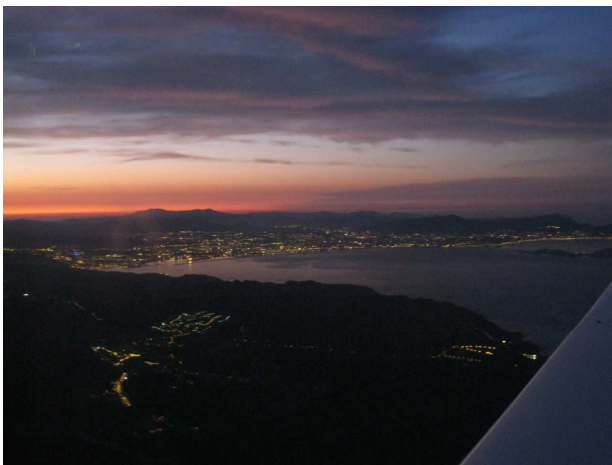
lement et de nouveau la prise en charge par « Fast ». C'est un camion militaire de la dernière guerre qui nous amène la 100LL, négociation avec la société pour faire baisser le prix de la prise en charge, c'est quand même pas donné mais moins cher qu'à Malte. Décollage à 13h 45, survol du golfe de Tunis, puis la mer, le soleil tape fort sur la verrière de l'avion, attention aux coups de soleil. Vient la Sardaigne et enfin la Corse, on survole Bonifacio et on se pose à **Figari** (LFKF). Trois douaniers s'occupent de nous. Après le contrôle, on prend un sandwich jambon cru chèvre arrosé d'une bonne Piétra, sauf le pilote évidemment ! Que c'est bon après avoir eu si chaud dans l'avion ! On repart à 18h, on survole la côte jusqu'à Porto et de nouveau la traversée maritime jusqu'à St Tropez. On se pose sur le terrain des Milles vers 20h. Fin de ce superbe voyage.

♦ Patrick CONNAULTE

La Nuit des hiboux.

L'idée était dans l'air depuis la campagne d'hiver en Avignon, la « nuit la plus courte » nous a fourni le prétexte. 3 avions, 12 pilotes réunis à 18h00 au club pour finaliser ce rodéo de nuit. Les étapes sont « presque » définies (Valence ou Lyon - Valence et Lyon, puis Albi ou Rodez + Albi, enfin Carcassonne ou Montpellier et Aix), la météo semble exceptionnelle, les logs sont finalisés. Ils ne restent plus qu'à déposer les PLN. Malgré un « mouvement social » qui nous complique la tâche, nous trouvons au BRIA de Lyon des interlocuteurs attentifs et efficaces qui enregistrent toutes nos tribulations. La nuit aéronautique est à 21 :55 loc, le F-GULL (Valérie, Fred, Gilles sous le haut-patronage de Jean-Pierre)

s'élance à 21 :45, le Bédé (Robert, Didier, Serge sous la houlette bienveillante du Président) à 21 :50 et l'Alpha Sierra (Antoine, Patrick, Christophe et Patrick) à 21 :54. Nous remontons la vallée du Rhône à 4000



les pieds, la nuit est exceptionnelle et nous pouvons nous voir. Le LL poursuit sa route sur Lyon où il pourra « approcher » un Airbus en finale à St Ex, le BD fait un touch à Valence avant de le rejoindre pour une pause café/refuelling à Bron. AS s'arrête à Valence. Malgré les incertitudes qui régnaient à ce sujet, un automate Total (non publié) est utilisable H24 à Lyon. Nous visitons les installations des aéroclubs lyonnais (Qui a dit que les DR400 étaient morts ?) et après un café au club house de l'AATCL (Amicale Aéronautique des Transports en Commun Lyonnais) nous repartons, destination le Tarn. Nous avons une fois de plus l'occasion de constater la convivialité lyonnaise en échangeant quelques amabilités entre contrôleurs (c'est sympa un contrôleur, la nuit !) avant de naviguer en « Terra Incognita » : Lyon, Mendes, Albi pour le BD, Lyon, Rodez, Albi pour le LL. Peu de repères au sol, pas de contrôle. En dépit des réticences des équipages lyonnais qui nous prévoyaient l'enfer (Quel exagérateur ce Mr Brun !), les prédictions météo se sont avérées exactes (atmosphère calme, visibilité illimitée, pas de nuage) et à

01h00 du mat', nous arrivons à Albi, où l'aéroclub, ouvert toute la nuit nous attend. Nous y retrouvons AS et une surprise, Louise et un équipage de Vinon aux commandes d'un superbe DR 500 Président. La fatigue est là, mais l'enthousiasme prend le dessus. Fred s'offre quelques tours de piste, nous buvons du café et surtout, nous calculons... L'objectif est d'arriver à Aix au lever du jour : 05 :21 ou 05 :29 selon les sourcesVers 03h30, AS qui a prévu un changement de pilote à Carcassonne part en premier, puis BD et LL. Nous pouvons mesurer tous les effets de la fatigue sur cette dernière étape. Vous savez ? Ceux dont on vous parle au théorique ou dans les interventions sur le facteur humain ! Mais ce qui

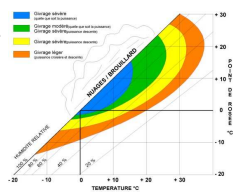
se passe en VDN appartient au VDN, ne comptez pas sur moi pour « balancer » ! Un toucher à Montpellier pour le BD et le LL, et quelques (longues) minutes plus tard, on distingue le

Ventoux à l'horizon, puis la Sainte Victoire, les pistes de Marseille et enfin Aix. L'objectif est atteint et après les modalités d'usage (nettoyage des avions, pleins, enregistrement des vols) et un dernier café accompagné de restes de pizza (pour les goretts dont je fais partie), nous nous séparons pour gérer au mieux cette nuit blanche auprès de nos proches. Mais juste avant, nous sommes TOUS tombés d'accord : il faut remettre ça ! Pourquoi pas le 14 juillet ? C'est sympa les feux d'artifice vu de haut !

♦ Didier REYNAUD

GIVRAGE CARBU....

Même en été, quand les températures ambiantes et le point de rosée sont proches, le RISQUE de GIVRAGE Carburateur demeure entier.



Sécurité des vols :

Le Samedi 19 mai sur le terrain de VINON a été organisée une réunion de la « Sécurité des vols ».

Ce résumé n'est pas un aperçu exhaustif des thèmes abordés lors cette réunion. Il est délicat de pouvoir en quelques lignes rapporter des éléments clefs d'une réunion de plus de trois heures avec des interventions qui sont issues d'une longue expérience de la sécurité des vols. Je vous incite donc à participer aux prochaines. L'aviation Civile organisatrice était présente, ainsi que IASA, le BEA et le SEFA. L'amélioration de la sécurité passe par une sensibilisation des pilotes, pour cela chaque organisme produit des documents pour certains très pédagogiques qui peuvent être diffusés le plus largement possible. L'institut pour l'amélioration de la Sécurité Aérienne (<http://www.iasa-france.com/index.html>) a présenté une démarche et une contribution originale qui va dans le sens de la sensibilisation des pilotes de l'aviation générale. IASA a produit notamment des films qui sont destinés à la sensibilisation des pilotes. Les séquences peuvent être consultées sur son site web (<http://www.iasa-france.com/sequences.html>).

Le BEA (<http://www.bea.aero/fr/index.php>) a insisté sur l'importance du REC qui permet d'avoir une analyse constructive des causes qui auraient pu conduire à un accident. Il est plus intéressant pour la prévention des accidents, d'analyser les causes de l'insécurité en vol que les conséquences dramatiques. Heureusement, les accidents sont peu fréquents, il ne faut donc pas compter seulement sur eux seuls pour faire progresser la sécurité. Il est possible d'accroître la sécurité des vols en multipliant les recueils d'expériences qui auraient pu conduire à une issue dangereuse. Donc si vous pensez que votre expérience, vous a permis de sortir d'une affaire mal engagée, utiliser le Recueil d'événement Confidentiel du BEA (rec@bea-fr.org).

Le SEFA qui dispose également de son propre système de « retour d'expérience » qui est également basé sur le recueil des événements. Le SAFA a terminé la réunion par un exposé très instructif des facteurs humains conjugués par un quatuor « Instructeur – élève pilote & Formateur de contrôleur – stagiaire contrôleur ». Pour votre information, si vous pensez qu'une expérience vécue de pilote avec le contrôle aérien pourrait améliorer la sécurité des vols après une analyse des faits, vous avez la possibilité de faire noter un événement (notification d'événement) auprès du contrôle aérien. Une procédure d'assurance qualité permettra de prendre en considération ces événements. Ils seront ensuite analysés par une commission de sécurité en vue de rechercher des éventuelles améliorations.

♦ Serge ROBERT

NOUVEAUX MEMBRES

Qualification

Jean .F CARLEVARO	Pilote
Olivier MOUROT	Pilote
Mehdi BENHAMADI	Elève-Pilote
Jean-Marc CHINCHOLE	Elève-Pilote
Lucie CHINCHOLE	Elève-Pilote
Hélène DOUGNAC	Elève-Pilote
Catherine REMACLE	Elève-Pilote
Maurice TEGLIA	Elève-Pilote

Elèves lâchés

Date

Emmanuel STEINLIN <i>Élève de A ROSTAIN</i>	22/05/09
J.C COQUILLAT <i>Élève de A ROSTAIN</i>	01/06/09

MESSAGE AUX INSTRUCTEURS :

Nous vous prions de bien vouloir noter le nom, date, et FI des élèves lâchés, et ceux qui ont obtenu le BB et PPL sur la FICHE se trouvant en dessous du tableau FI/EP bureau secrétariat.

PPL (A)

Date

T GOURGUE <i>Élève de R. DELAUNAY</i>	07/05/09
--	----------

BB

Baromètre : au 01/07/2009

• **273 Adhérents.**

Jérémy DUBS, instructeur : voler est sa vie...



Jérémy est un des derniers instructeurs arrivés à l'ACAM. Il n'est pas issu du Club, alors découvrons-le ensemble !! A 35 ans, ce jeune pilote instructeur avec 5200 heures de vol avion a déjà une expérience que beaucoup envierait. Sa passion commence à 14 ans lors qu'il s'inscrit dans un club de vol à voile où il devient pilote. A 17 ans, Entre temps Jérémy se lance dans le vol avion et obtient sa licence TT deux ans plus tard. Il décide alors de faire de sa passion son métier

et intègre l'armée de l'Air à 20 ans.

Il va y mener une carrière sans faille : instruction à Salon-de-Provence (où il poursuit son expérience du vol à voile), puis à Tours sur Alpha Jet pour devenir pilote de chasse et enfin la base de Cazaux pour finaliser son entraînement. Jérémy est affecté à Nancy sur Mirage 2000D. Il va y œuvrer 8 ans et participer à 3 campagnes. Chef de patrouille, Jérémy demande et obtient l'entrée à l'EPNER (école du personnel navigant d'essais et de réception) dans laquelle il sera formé pendant 1 an. Affecté à la base d'Istres, Jérémy est depuis quatre ans un pilote d'essai du CEV, volant, testant et « peaufinant » tous les types de RAFALE connus.

Ce qui est exceptionnel, c'est que cette carrière militaire bien remplie est doublée d'une autre civile tout aussi intéressante : Jérémy aura été en parallèle instructeur planeur, pilote pour largage de parachutistes et obtiendra pendant sa formation EPNER, sa licence d'instructeur FI/A. Jérémy est ou a été instructeur dans trois clubs de la région.

Il ne fait aucun doute que Jérémy saura faire partager sa passion de l'aviation à nos jeunes et moins jeunes, avec toute la modestie et l'enthousiasme qui l'anime.

Bienvenue à toi, Jérémy !

◆ Robert FARGIER

Un membre de plus au Conseil d'Administration :



Chantal PRADELLES, née le 10 mai 1968, exerçant la profession de Kinésithérapeute à Aix en Provence, adhérente depuis le 29 juillet 2006, à obtenu son PPL le 22 août 2008. Elue depuis avril 2009 par l'ensemble des membres de l'ACAM, souhaiterait apporter son soutien à l'organisation du club, notamment au journal « Contact ! ».

FLOTTE ACAM / ANEG

AVIONS	MAI	JUIN	ANNEE 2009
F-GBQF	51h	48h	290h
F-GSRU	100h	67h	411h
F-GJZG	76h	88h	397h
EH//LL	44h	59h	251h
Sous total ACAM	271h	262h	1349h
F-HCAS	74h	57h	271h
F-GNBD	58h	60h	255h
F-BXNN	32h	41h	212h
Sous total ANEG	164h	158h	738h
Global ACAM+ANEG	435h	420h	2087h

Chez GliGli : l'incontournable !

QCM [Questions à Choix Multiples].

Vous pouvez vous connecter à l'ordinateur se trouvant près de l'accueil.

Dates à retenir :

EXAMEN PPL (A)

➡ 23 septembre 2009

EXAMEN BB

➡ 2 septembre 2009

SESSION SUR FACTEURS HUMAINS :

Les sessions reprendront en septembre 2009

Le futur délégué académique Mr Furnon nous faisait l'honneur d'être avec nous et nous a présenté son projet. Parmi les personnalités présentes on pouvait noter Mme Graziano fidèle représentante de la municipalité d'Eguilles à ce rendez-vous annuel.

Le niveau du brevet reste depuis plusieurs années assez élevé et les résultats de la promo Airbus sont très satisfaisants : 84 inscrits, 80 présents, 73 admis (soit 91%) avec les mentions suivantes : 17 TB, 22B, 26 AB, 8P. Comme performances il faut saluer plusieurs notes supérieures à 90 (sur 100) et les mentions TB obtenues par deux élèves nés en 1995 mais n'ayant pas encore 14 ans ! et côté enseignant une prof de Duby qui a été reçue au C.A.E.A. (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique) mention TB. Cette année certains élèves ont passés ce Brevet en famille (frères ou frère et sœur) ! Pour situer ces résultats voici ceux de l'académie : 289 inscrits, 264 présents et 233 admis (88%) avec 37 TB, 61B, 74 AB et 61 P.

Des objets promotionnels du centenaire de l'A.C.A.M. accompagnaient les diplômes et force est de constater que le ventilo a connu un franc succès.

La cérémonie s'est bien sur terminée autour d'un vin d'honneur que le temps assez clément nous a permis de prendre sur la terrasse. Ce fut l'occasion de répondre à de nombreuses questions et de participer à des discussions animées. Force est de constater que l'aviation reste un domaine nourrissant rêves et envies !

L'A.C.A.M. et Eguilles Aviation ont signés une convention avec les établissements scolaires suivants ; Les lycées G. DUBY, Vauvenargues, Militaire d'Aix, l'ensemble scolaire La Nativité sur Aix en Provence ; Les lycées Perier et Notre dame de Sion (ou sont accueillis les élèves d'autres établissements) et le collège Vallons des Pins (proposant le BIA en 2 ans) sur Marseille.

Le B.I.A. (Brevet d'Initiation Aéronautique) est un diplôme d'état délivré conjointement par le ministère de l'Education Nationale et celui de l'Aviation Civile. Il sanctionne un niveau de connaissances et de culture dans les matières suivantes : Aérodynamique et Mécanique du vol, Connaissance des Aéronefs, Météorologie, Navigation et Radio Navigation, Réglementation Aérienne, Sécurité, Facteurs humains, Histoire de l'Aéronautique et de l'Espace. Des travaux pratiques constitués par des visites et des vols viennent compléter cette formation.

◆ Jean-Gilbert MOIGNARD

Sorties/Voyages/Promenades :

- ◇ Nuit des feux d'artifices : **14-15 juillet 2009 (vol de nuit)**
- ◇ Promenade d'un jour : **Millau-Alès le 19 juillet 2009**
- ◇ Sortie Club : **Fly' in FFA à la Ferté-Alais le 1er août 2009**
- ◇ Promenade d'un jour : **Calvi le 23 août 2009**
- ◇ Sortie Club : **Cassoulet de Castelnaudary le 29 août 2009**

Arrivée d'un CTLS de Flight Design

Le club met à disposition à partir du 20 juillet 2009 environ un avion de type LSA de 2 places. C'est un avion moderne (composite, avionique glass cockpit), équipé d'un moteur ROTAX 100 ch. Pour les anglophiles, vous trouverez tous les détails sur le site web : <http://www.flightdesign.com/index.php?page=product&p=18>

Seuls les pilotes de plus de 200 heures pourront se faire lâcher. Cet avion sera disponible au prix de 110 euros par heure de vol et pendant une période de 2 à 3 mois.

Retour du Piper F-GIEH: C'est fait, les conditions financières de THIELERT sont devenues suffisamment raisonnables pour que le moteur de notre EH soit réparé et retrouve du potentiel. L'avion est attendu pour la fin août 2009.

SALON DE L'ULM à BLOIS 29/30 août

« Café-croissants »

Tous les deuxièmes dimanche du mois, un aéroclub de la région P.A.C.A. invite tous les pilotes à lui rendre visite dans la matinée autour d'un petit-déjeuner :

" **café-croissants** ".

Le(s) prochain(s) aura (ont) lieu :

• **09 AOUT 2009**

[AC Château Arnoux St Auban]

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

Au prochain numéro :

- Article sur « LFJS en temps de crise » [Thomas ANDRES]
- *Survole des volcans* [A.SEGUIN]
- *Aix les Milles 1939-1945* [Yves DESPAS]...

RENCONTRE AUTOUR D'UN VERRE...

TOUS LES 1^{ERS} VENDREDIS DU MOIS À PARTIR DE

18H30



PARTICIPATION AUX FRAIS DE 3 € PAR PERSONNE. LES FAMILLES SONT LES BIENVENUES. VENEZ NOMBREUX.

CONTACT : VALÉRIE PINCE
06 15 08 09 16

Prochaine date :

Vendredi 07/08/09

Contact !



Journal d'information de l'ACAM

Directeur de Publication
Patrick BOURCHET

Rédaction
Larbi KHOUALED

Ont collaboré à ce numéro

Yves DESPAS
Gérard VINCENT
Fred SARKISSIAN
Valérie PINCE
Robert FARGIER
Geneviève ROUBAUD
Didier REYNAUD
Jean-Gilbert MOIGNARD
Alain SEGUIN
Patrick CONNAULTE
Serge ROBERT

Aéro Club Aix - Marseille
Aérodrome 13290 LES MILLES
04 42 24 21 70
www.aeroclub-acam.org
aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr