

le bulletin



numéro 35.

septembre-octobre 2005

EDITO



« Check » de rentrée

Patrick Bouchet

Fin d'été, c'est la rentrée, le moment de faire un point sur notre club

D'abord l'activité :

Au 31 juillet elle était semblable à l'année dernière. La direction du club espérait 5 à 10% d'activité en plus pour revenir au niveau de 2003. Ce n'est pas le cas, mais c'est encore possible, ça dépend de chacun d'entre nous

Il y a eu beaucoup de petits et grands voyages, Sicile, Croatie, Prague, sorties à Albenga, Propriano... 12 pilotes ont participé au stage montagne à l'Alpe d'Huez.

Je vois là de bons présages car je pense que cela fait apparaître le plaisir de découvrir et l'envie d'améliorer ses compétences chez les « acamiens ».

Trois pilotes du club ont réussi le stage d'instructeurs cet été. Là aussi, c'est un bel atout pour le club.

Puis la mécanique :

Le suivi de chaque avion, de chaque panne, aussi légère soit elle, est extrêmement rigoureux. Nous essayons de faire le nécessaire aussi vite que possible. Sachez que nous ne mettons pas de frein financier pour effectuer l'entretien et les réparations : notre sécurité est au bout de cette chaîne.

L'aérodrome :

Il poursuit sa renaissance. Il y aura peut être des travaux de re-surfacement de la piste et des parkings à l'automne. Son statut juridique devrait évoluer sérieusement dans les prochains mois, car les lois SRU et communautés aéroportuaires sont enfin applicables et le travail de réflexion de nos institutions et élus a eu le temps de se faire.

La charte avec les riverains :

Elle a été signée, il va falloir que le club rédige son code de bonne conduite.

Les finances :

En dépit du niveau d'activité évoqué au début, la situation est correcte.

L'ombre vient du prix de l'essence : 1.35 euros en janvier, 1.49 en août.

Le prix des heures de vol nous paraît tenable jusqu'à la fin de l'année, en l'absence de hausse ou si elle reste très limitée. Sinon...

Nous sommes partis à 8 pilotes, dont 6 membres du Conseil d'Administration, au salon des ULM de Blois. Cela ne préjuge évidemment pas de nos futures orientations, mais témoigne simplement de notre désir d'être bien informés sur les nouvelles technologies de l'aviation légère, pour conduire avec vous le club en toute lucidité.

Bons vols à tous.

EDITO

« Check » de rentrée p.1

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Voyage en Croatie p.2 à 5



MEMO-PILOTE

Gestion du carburant p.6

CLUB INFOS

Activités Club p.7

Flotte p.8

Les nouvelles du Club p.8

AU DELA DU TOUR DE PISTE



Hrvatska. Vous prononcez comment ?

Georges Kouyoumontzakis

Voici le récit du voyage qui nous a amenés en CROATIE, jusqu'à DUBROVNIK.

Nous étions huit, sur les 2 Piper F-GIEH et F-GNBD, sept pilotes et une passagère : Patrick BOURCHET, Gérard CASSAN, Georges KOUYOUMONTZAKIS, Gisèle LALLEMENT, Bernard LEVASSEUR, Antoine MOTA, Frédéric et Nicole ZARROUK.

manière épisodique et nous essayons de passer inaperçus !

Nous n'avons pas de GPS à l'avant et mais les cartes routière et Jeppesen sont là. En outre de nombreux ADF et VOR permettent des recouplements.

Nous passons FOSSANO, un joli paysage de collines vallonnées, les deux intersections d'autoroutes -celles de PREDOSA et de TORTONA- qui nous amènent au VOR de VOGHERA .

1060m et à l'altitude de 4m.

Pour gagner du temps nous faisons l'essence et déposons les plans de vols... et nous apprenons que nous nous sommes posés sur un terrain fermé... il ouvre à 14 h et il est 13h 45 !

Ca y est, nous sommes parqués sur l'herbe et, en passant devant le BD, je fais une réflexion acide à mes camarades qui ont branché la Télé sur le tableau de bord, et bien sûr j'ai droit à la réponse « *il faut vivre avec son temps* » !

Le contrôle est fait par une dame qui ne parle pas anglais et le pilote d'un remorqueur relaie la radio en anglais... mais c'est pas compliqué en italien : finale c'est pareil, base c'est pareil, seul le vent arrière se dit Sotto Vente.

La piste de LILH est 34-16, longue de 1000m et à l'altitude de 129 m.

Une fois posés, refueling et paperasserie, police, et plan de vol !

Un sandwich et un café pour ceux qui ont faim... une cigarette pour les drogués...

C'est un joli terrain d'aéroclub avec des planeurs et une petite usine aéronautique qui fabrique des MCR sous licence et d'autres ULM.

Nous avons prévu de nous poser à TRIESTE-RONCHI, puis à PULA mais, pour gagner du temps, nous irons à PORTOROZ en SLOVÉNIE, un terrain sur lequel Antoine est sûr que nous aurons de l'essence.

Une jeune femme à l'aéro-club nous trouve un hôtel pas trop loin au LIDO, Hôtel BUON PESCE... Les chambres sont chères.

Nous allons ensuite nous balader dans VENISE ...

Vaporetto jusqu'à la STATION puis retour à pied par le RIALTO en passant par la FENICE et les rues sont déjà pleines de touristes...

L'arrivée sur la place SAN MARCO est toujours stupéfiante pour ceux qui ne connaissent pas cette ville.

Bon restaurant ... retour à l'hôtel.



Photo F.Zarrouk

Préparation et météo au top, nous n'avions qu'un problème : nous n'étions pas sûr de trouver du 100LL sur tous les terrains. Nous verrons au cours du vol.

SAMEDI 21 MAI

1^{ère} étape : AIX-VOGHERA.

Après pesée des passagers et chargement des avions l'EH, moins rapide, va s'aligner pour le départ du premier voyage transalpin de Gisèle qui, lâchée depuis peu sur le PA28, ne cache pas son appréhension.

Nous passons la crête de la montagne de la Blanche à l'Ouest des Trois Evêchés à la hauteur de la Roche Close puis après une verticale du terrain de Barcelonnette nous laissons la tête de Cuguret et celle de Siguret à notre droite pour passer le col de Larche...

Nous sommes au niveau 100, tout va bien, le moteur tourne comme une horloge... ça y est nous sommes en Italie.

Comme toujours la vallée du Pô génère une grande quantité de stratus et de nuages et seul le Viso sort sa pointe de la crème du cappuccino italien.

Nous descendons la vallée qui mène jusqu'à CUNEO et, progressivement, en altitude jusqu'au 85 puis, de manière à ne pas perdre la vue du sol, nous descendons vers 3500 pieds.

Les contacts avec MILAN INFO se font de

2^{ème} étape

VOGHERA-VENISE SAN NICOLO

Vol sans difficulté, après le décollage et le passage au-dessus de PIACENZA.

Patrick demande au contrôle de monter au 55 et nous volons dans la nébulosité de la Vallée du Pô... ça me rappelle un peu les vols en saison sèche en Afrique quand on n'a qu'une visibilité verticale.

Après avoir contacté successivement MILAN APPROACH puis GARDE APPROACH, le contrôle nous demande de nous reporter sur ROVIGO et de contacter VENIZIA APPROACH.

Nous approchons du VOR de CHIOGGIA, il nous faut descendre à 1000 pieds puis suivre la côte jusqu'à VENISE, en rappelant aux points de report CHIOGGIA, puis PORTO DI MALAMOCCO.

C'est beau, mais hélas les plages sont saturées d'organismes balnéaires...

Nous passons sur la fréquence de VENISE APPROCHE puis celle de SAN NICOLO.

La piste de LIPV est 24-06, longue de



Place San Marco

G. Kouyoumontzakis

DIMANCHE 22 MAI

1^{ère} étape :

VENISE SAN NICOLO- PORTOROZ.

La nuit a été chaude et le petit-déjeuner copieux -on ne sait pas de quoi sera faite la journée-

Aujourd'hui les équipages changent de Piper !!!! Je pilote BD et Antoine l'EH.

La navigation n'est pas compliquée, il suffit de laisser la côte à main gauche en passant par JESOLO LIDO, puis CAORLE.

Véritable industrie, de très nombreux complexes hôteliers longent la côte...

A CAORLE, nous vironnons à droite vers le cap 110 pour rejoindre le point MONFA qui est le passage de la FIR de PULA, puis ensuite UMAG.

Pendant ce vol, je me sers du pilotage automatique puisqu'il est là.

Il faut bien vivre avec son temps n'est ce pas !

Dès la côte slovène en vue, on aperçoit les marais salants signalés sur la carte d'approche. La piste est dans une vallée bordée d'un escarpement au sud-ouest. C'est de ce côté que je fais la vent arrière pour la 33 ; au milieu on perd la piste de vue et dans la finale je suis légèrement haut, un « soyage » pour rattraper le plan et me voilà posé ... Antoine choisit un circuit basse hauteur avec un overshoot de l'axe pour rattraper le plan !

Le follow-me est un gars en vélomoteur qui va nous guider jusqu'à l'essence.

La piste de LJPZ est 33-15 longue de 1200m et à l'altitude de 2,5 m (7pieds).

Essence moins chère qu'en Italie, accueil parfait et chaleureux... nous avons même droit à un verre d'eau... locale et spéciale !!!!

Evidemment, pendant la halte restauration le bruit circule que j'ai utilisé le pilotage automatique... mais je fais remarquer qu'il faut vivre avec son temps, et puis tout le monde sait qu'en argot aéronautique le PA s'appelle GEORGES !

2^{ème} étape : PORTOROZ-BRAC

Le décollage au QFU inverse de l'atterrissage nous permet de prendre le cap direct vers le point SW et vers POREC

A partir de POREC, nous suivons la route ADRIA 3, nous passons un petit terrain en bordure de baie VRSAR..., puis le travers de PULA et de MEDULIN, le point DELTA -qui est un petit phare posé sur une île circulaire (c'est le phare de PORER que citent les guides...)- CHARLIE, l'île de UNIGE avec son terrain en herbe, puis on se fait tirer par LOS NDB qui est un point de report.

C'est une belle navigation qui longe la côte et va d'îles en îles. Nous gardons 2500 pieds, la météo est extraordinaire, l'air est humide mais on voit loin.

Les points de report que nous donnent les divers organismes de contrôle sont faciles à trouver.

Il y a des ADF partout et des VOR sur tous les gros terrains... il y a aussi des petits terrains avec des pistes en herbe ou en dur C'est beau, un paysage extraordinaire pour tous et pour moi encore plus, car la géologie transparait partout, les côtes sont typiques de la remontée du niveau de la mer, c'est l'exemple d'école d'une côte ennoyée. En plus les pendages sont partout visibles...

Partout des petits champs enclos par des murs de pierre... c'est inconcevable de voir la quantité de pierres qui a été remuée par l'homme pour fabriquer ces murs.

Partout des oliveraies, des vergers d'amandiers et de figuiers d'après la couleur des verts !

Les rochers blancs et le bleu de la mer font penser à notre côte hormis l'absence de falaises.

Il est impossible de se tromper, la route suit l'axe des îles qui sont toutes alignées.

Le pilotage est tranquille, je branche le PA, mais au bout d'un moment je m'ennuie ! Aussi je reprends le manche...

Nous passons le travers de ZADAR à la hauteur du SAL NDB puis KILO 1 puis ZIRJE. En approchant du travers de SPLIT à la hauteur du point GOLF le contrôleur nous demande un changement de cap au 180 et nous voilà partis pour un trait en mer, vers l'île de KOMI-ZA, de manière à ne pas gêner un trafic qui décolle de chez lui !

Les contrôleurs gèrent très bien leur radar et je pense que nous sommes suivis à la trace, c'est le cas de le dire. D'ailleurs ils nous signalent EH qui, parti après nous, nous a dépassés... monté plus haut il a dû profiter d'un léger vent arrière.

Le détournement imposé terminé, nous sommes dirigés vers VICTOR sur l'île de HVAR où nous sommes obligés d'attendre avant de pouvoir rejoindre l'île de BRAC (Prononcer BRATCH)...Ce n'est pas gênant, c'est tellement beau qu'on pourrait rester en l'air toute la journée.



photo G.Lallement

Le terrain est situé sur un plateau entre deux collines, circuit à main gauche, pas de problème la piste est longue et je ne suis pas très haut par rapport au terrain ... peut-être un peu trop près ...il suffit de serrer le dernier virage en admirant deux belles dolines au passage ... Un peu vite... glissade et c'est dans la poche, on tourne à la première et on dégage sur le parking.

La piste de LDSB est 04-22 longue de 1440m et à l'altitude de 535 m.

Le terrain est récent et il ne va pas tarder à être doté d'un nouveau terminal et d'une nouvelle tour, celle qui existe est assez kitch !

Ici aussi il y a des fadas d'aviateurs : dans le fond d'un hangar un avion improbable, peut être de construction amateur, et je pense que les liasses de plans ne seront pas publiées. Sur le tableau de bord d'un Cessna 172 sans porte, servant sans doute au largage de para, un Jésus évadé de sa croix est fixé... on pourrait suggérer cela au Conseil d'administration de l'ACAM comme matériel de sécurité !



.Photos G.Lallement



On effectue les pleins complets, nous ne sommes toujours pas sûr de trouver de l'essence à DUBROVNIK...

Le décollage va être sportif...piste en montée, pleine charge et chaleur !

Il fait très chaud, pas de buvette mais un douanier pour mettre un tampon sur les passeports. Les plans de vols déposés nous retournons à nos machines

3^{ème} étape : BRAC-DUBROVNIK.

Patrick pilote jusqu'à DUBROVNIK mais il reste en place droite car, paraît-il, il ne sait plus piloter à gauche !!!!

Navigation d'îles en îles, c'est splendide.

Après le décollage cap vers KORCULA ce qui nous fait traverser l'île de HVAR puis dans un petit détroit entre l'île de KORCULA et celle de PELJESAC. Vient ensuite un petit bras de mer et le cap nord-ouest de l'île de MJET au point POLACE puis à l'autre bout de cette île le point GRUJ.

Nous sommes toujours suivis par un opérateur radar, tout juste s'il ne nous dit pas de tourner à droite ou à gauche...

Patrick demande à faire une directe vers DUBROVNIK ce qui nous est accordé...

Aucun problème pour trouver le terrain de DUBROVNIK : il est dans l'axe de la navigation et quasiment sur le cap...

Follow-me, parking... et passent près de nous des Airbus Immatriculés F. dont les pilotes nous font un salut de la main d'un air envieux !

EH se pose... ils ont serré la côte et ont vu de plus près la vieille ville de DUBROVNIK.

La piste de LDDU est 34-16 longue de 3150m et à l'altitude de 129 m.

Sitôt garés, un minibus arrive pour nous amener à l'aéroport. Le camion d'essence lui aussi s'approche... il y a donc de l'essence à DUBROVNIK.

Deux taxis et en route vers DUBROVNIK. Il y a une vingtaine de kilomètres et les chauffeurs sont un peu sportifs ...dirons-nous !

Nous arrivons en vue de la vieille ville par une route de corniche. Nous la dépassons pour rejoindre l'Hôtel que nous a conseillé l'hôtesse de l'info : c'est l'hôtel ADRIATIC un de ces vieux établissements dans lesquels venait se faire bronzer la nomenklatura d'une époque heureusement révolue.

Douche, et autocar vers le centre ville ! Je connais de belles villes, mais celle-ci est vraiment belle.

Elle a été remise en état après les malheureux combats qui l'ont ravagée, il y a dix ans.

Nous sommes en Mai, mais déjà les touristes l'ont envahie.

Nous déambulons dans cette cité pendant le reste de la soirée pour aller ensuite dîner dans un restaurant de la vieille ville.

LUNDI 23 MAI : DUBROVNIK.

Aujourd'hui pas d'avion !

Au port nous louons un bateau pour une jolie balade jusqu'à la vieille ville. Il fait beau et la mer est lisse. Nous longeons les remparts de la citadelle.



Dubrovnik, depuis la corniche

G.Kouyoumzakis

Nous avons divagué dans cette ville, visité les églises, les cloîtres, une ancienne pharmacie... nous avons beaucoup admiré, certain(e)s ont beaucoup photographié...

Puis nous sommes allés faire le tour par les remparts. C'est une sacrée marche, car, la ville étant bâtie sur le flanc de deux collines, il faut descendre et monter des escaliers et des tours, et des courtines, et des échauguettes, et des poivrières Celle circonvolution nous a pris deux heures et quand nous avons voulu déjeuner les restaurants étaient ou pleins ou fermés.

Nous avons trouvé une pizzeria et nous avons pu boire des bières de « grande taille » et nous sustenter.

L'après-midi chacun a navigué en solitaire ou en petits groupes et nous nous retrouvons à l'hôtel pour le repas.

MARDI 24 MAI : DUBROVNIK- SPLIT

Aujourd'hui et demain nous avons prévu de petits vols de manière à profiter des villes étapes.

Le départ se fait assez tôt pour s'arrêter faire des photos depuis la route de corniche

Nous voilà à l'aéroport en train d'attendre la police qui n'est pas là aucun avion de ligne n'étant annoncé.

En faisant la prévol du BD la petite pièce qui permet d'ouvrir la trappe de la jauge d'huile se casse... Il faudra décapoter pour faire les niveaux !!!!

Ce n'est pas bien grave BD n'a pas consommé d'huile sur les longues étapes de Dimanche.

Mise en route, vérification d'usage et le contrôle nous donne la 16, c'est parti !

La navigation est d'une facilité enfantine, virage à droite vers KLP en passant au large de DUBROVNIK, c'est très beau puis route *along the coast line* en commençant par le point NERRA pour éviter de passer sur le morceau de côte qui appartient à la BOSNIE et qui est une NO FLY ZONE.

Nous passons le contrôle de DUBROVNIK à celui de SPLIT, ce n'est pas difficile. Dès que nous nous annonçons le contrôleur nous dit qu'il nous suit au radar !

D'un côté la côte et de l'autre l'île de PEL-JESAC puis la pointe Est de l'île de HVAR qui est dénommé SUCURAJ. Là

une incompréhension avec le contrôle nous fait contacter BRAC alors qu'il nous signalait qu'il ne fallait pas pénétrer la CTR de BRAC... Nous n'en avions pas l'intention d'ailleurs, le trait sur la carte passe juste sur le cap Ouest de l'île. Le prochain point de report est OMIS et le contrôle nous demande de descendre vers 1500 pieds. Nous sommes sous le

vent de collines qui culminent entre 600m et 1000m par endroits et évidemment ça brasse pas mal.

Nous nous reportons vers le VOR de SPLIT puis tournons en base pour la 05. Le parking aviation générale à une forme assez curieuse, on dirait un diverticule gastrique !!!!

En bordure du parking un Canadair et un Tracker immatriculés en F. sont stationnés. EH se pose et derrière lui un autre PA28 et un DR400, eux aussi français. Ils viennent de Saint-Cyr l'Ecole.

Nous voyons avec surprise arriver un Clark qui prend de gros blocs de bétons pour les positionner sous les ailes et la queue de nos machines.

La piste de LDSP est 23-05 longue de 2550m et à l'altitude de 24 m.

Comme d'habitude pas de problème pour sortir de cet aéroport... nous prenons le bus pour rejoindre SPLIT. La route est une petite départementale à deux voies, le conducteur -comme la majorité des conducteurs ici- est un peu speed dirons-nous !

Le chemin est long et nous arrivons dans le centre ville tout près du Palais de Dioclétien.

Nous tombons sur des rabatteurs qui nous proposent des chambres. Il est vrai que le guide dit qu'il y a des problèmes de logement à SPLIT... nous louons donc des chambres qui se trouvent dans la muraille du Palais de Dioclétien. C'est pas mal mais les maçons qui ont transformé ne connaissent pas trop le fil à plomb et le niveau !

Nous trouvons un restaurant...il est 15 heures !!!!!

Puis nous passons l'après-midi à balader dans la ville-palais, nous avons visité les fondations, le péristyle, le mausolée de Dioclétien et le temple de Jupiter autour desquels a été aménagée la Cathédrale... et nous escaladons le campanile duquel nous avons une vision parfaite de la ville et des murs qui l'entourent.

Des chardonnerets chantent et nous pardons Antoine accaparé par cette passion aussi !

Nous avons tourné et retourné dans cette ville et, à la nuit tombée, nous cherchons un resto... nous en trouvons un avec difficulté (comme les hôtels, ils sont rares en effet)

SPLIT est très surprenante mais il est vrai que nous n'avons vu que la vieille ville.

MERCREDI 25 MAI : SPLIT-ZADAR

Petit-déjeuner dans un bar en bord de mer sur la promenade devant le Palais de Dioclétien, puis nous allons à la station de bus... mais pas de bus avant la fin de matinée.

Aussi nous nous rabattons sur des taxis... même remarque sur les chauffeurs...

Arrivés au terrain, nous effectuons les démarches administratives habituelles.

Nous avons droit à un énorme bus digne des passagers d'un airbus.

Le Clark arrive pour dégager les blocs de béton... j'ai traîné sur pas mal de terrains mais c'est bien la première fois que je vois ça... ce n'est ni économique ni écologique !!!!!

Nous décollons en 05, au même QFU qu'à l'arrivée. Un Canadair et un MI 8, ont décollé devant nous et s'entraînent dans la baie à l'écopage et au largage.

Ce voyage est vraiment très agréable, les navigations sont simples, il suffit de suivre la côte et de ne pas se tromper d'île. Les couleurs du ciel et de la mer se confondent, cette côte est très belle.

Donc route au nord-ouest pour un petit vol de 45 minutes.

Nous faisons le tour de la presqu'île sur

laquelle est positionné le VOR de SPLIT, puis le point SIERRA, puis l'île de PRIVIC, le contrôle de SPLIT nous passe à Zadar APPROACH. Puis nous passons BIOGRAD, qui est un point de report, et nous sommes autorisés pour une semi directe pour la piste 04.



Un bimoteur attend en bout de piste sur la raquette, aussi Patrick avale la piste en rase motte avant de toucher et de sortir par la bretelle à gauche.

Cette piste est amusante, sans taxiway... il faut la remonter pour décoller en 04 et le parking s'ouvre par une seule bretelle ... De l'autre côté du parking une autre bretelle s'ouvre sur la piste militaire qui est à 90 de la piste 04-22

La piste de LDZD est 04-22 longue de 1000m et à l'altitude de 88 m.

Les avions garés, arrive le camion pour faire de l'essence...

Quant à l'hôtesse qui vient à notre rencontre je ne préfère pas me prononcer... mais c'est un des bons souvenirs de ce terrain.

Un arrêt au bar, une recherche d'hôtel et de taxi grâce à la charmante hôtesse, et une demi heure après un minibus nous amène à l'Hôtel KOLOVARE qui, tout comme l'hôtel ADRIATIK, a dû être l'un des fleurons du tourisme de la nomenklatura. Mais l'entretien reste à faire !

Douche rapide et recherche d'un restaurant. On nous signale un bon resto à l'entrée de la ville... nous y allons et vraiment le repas est excellent, arrosé d'un bon vin local, et le cadre est superbe.

Nous rentrons dans la ville qui est bâtie sur le plan de la ville romaine et au travers de rues étroites et ombragées nous arrivons sur ce qui a été le forum et sur lequel se trouvent des églises et surtout Saint Donat qui est une cathédrale de forme hexagonale. C'est très beau. Les murs de l'édifice chrétien reposent sur de morceaux de colonnes et de chapiteaux qui ont été « récupérés » des constructions antiques et réemployés. C'est le quartier religieux, on y trouve les lieux de cultes des divers groupes. Nous visitons une jolie église orthodoxe serbe.

Comme DUBROVNIK et SPLIT, ZADAR a subi de nombreux tremblements de Terre

puis des destructions de guerre, aussi le quartier moderne fait un peu verrue.

Retour à l'hôtel par un autre chemin. Nous voyons la place des cinq puits, mais évidemment, en regardant ensuite le guide, je note que nous avons loupé beaucoup de lieux à voir. Il faudra revenir !

Le restaurant de l'Hôtel ressemble comme un frère à celui de l'ADRIATIK. Nous retournons donc à celui de midi.

Repas de la même qualité, puis rentrée à l'hôtel ... la nuit sera très chaude.

JEUDI 26 MAI :
Tère étape : ZADAR - PARMA

C'est hélas le retour, avec une étape à PARME.

Nous avons prévu de suivre la Route ADRIA3 jusqu'à PULA puis nous quitterons la côte vers le point LABIN puis vers le VOR de

CHIOGGIA.

Dès le décollage, le contrôle nous impose le point de report sur l'île qui est en face du continent, l'île de Uglijan et le point RIVANJ. Puis au-delà la navigation le long des îles que nous avons longées à l'aller le long de l'ADRIA3.

Comme à l'aller nous passons LOSNDB, puis le terrain de LOSINJ, puis celui de UNIJE et le point C.

Nous perdons peu à peu le contact radio avec les organismes de contrôle croates... et nous passons dans le bleu et montons au 65...

La navigation se passe sans problème et nous arrivons à PARMA où BD se pose en 02 et EH en 20.

La piste de LIMP est 02-20 longue de 1900m et à l'altitude de 50 m.

Passage à la police...et attente de la douane que nous ne verrons jamais...

Par contre il y a un problème car il n'y a pas d'essence sur ce terrain. Seul l'aéroclub et une entreprise de photographie aérienne ont une Cuve ...

Nous allons manger dans le petit resto de l'Aéroport Giuseppe Verdi : cuisine italienne et parmesan.

Nous remontons dans nos machines et, après avoir traversé la piste vers l'Aéroclub, une palabre laborieuse nous permet de faire 30 l de 100LL dans chacune des machines, ça doit nous suffire

Dernière étape : PARMA - AIX

Décollage en 02, virage à gauche et montée vers le niveau 65, c'est Patrick qui pilote et qui fait la radio, je me suis mis à droite et je lui fais la navigation et les changements de fréquences.

J'en avais un peu marre d'être derrière depuis deux jours !

Cette dernière étape nous fait parcourir des paysages que nous avons déjà survolés à

l'aller et c'est comme toujours la nostalgie du retour !

Comme toujours la plaine du Pô est recouverte par de la brume, mais on voit bien à la verticale et légèrement devant. Il n'y a aucun problème de navigation, nous passons le terrain de VOGHERA, son VOR, puis les croisements d'autoroutes qui nous avaient servis de repère à l'aller.

La campagne italienne est très belle avec des verts de toutes les nuances et une morphologie liée à la découpe des petits ruisseaux et de leurs tributaires

Au fur et à mesure que nous avançons nous voyons apparaître les Alpes qui ont l'air d'être encapuchonnées de gros cumulus.

Nous passons la verticale de CONI et après être descendus un petit peu pour passer sous une couche nous engageons la vallée qui monte au col de la Magdalena, col de Larche en français !

Passage du col et de la frontière, puis la crête du Séguret à gauche, la verticale de Barcelonette-St Pons et Patrick monte pour passer la crête à la hauteur de la grande Séolane...

Il fait beau jusqu'à notre arrivée à Aix. Bien sûr la navigation n'a posé aucun problème, nous sommes dans notre jardin.



Le voyage est terminé.

De très belles navigations, des traits de côte extraordinaires, une météo parfaite, rarement un voyage auquel j'ai participé n'a pas eu son épisode de brume, orages et ciel bouché.

Comme chaque fois c'est une belle aventure, nous apprenons à chaque fois le ciel et les pays que nous traversons.

Et là les paysages ont été très beaux presque aussi beau que la traversé de la Mer Égée de Rhodes à Mykonos... mais peut être ne suis je pas objectif.



GESTION PENDANT LE VOL

A – Le suivi de la consommation

1 – Faire le suivi

Sur le log de nav, le CdB note le réservoir avec lequel le moteur fonctionne, avec heure de début, heure de fin. La consommation horaire spécifique permet de calculer la quantité consommée.

Il est indispensable de noter sa consommation, car après 2 ou 3 h de vol, on ne sait plus ; on ne sait même plus si on a volé 3 ou 4 heures.

C'est aussi très utile pour les vols à 2, 3 ou 4 pilotes : qui sait combien de temps on a volé au total et ce qui s'est vraiment passé sur chaque réservoir, si ce n'est pas écrit sur un papier accessible à tous ?

J'ai remarqué que lors de vols à plusieurs pilotes, tous s'en remettent à l'instructeur qui est à bord.

Qui joue ce rôle lorsqu'il n'y a pas d'instructeur à bord et que les 2 pilotes du matin font la sieste à l'arrière au retour du resto du Puy ou de la plage de Calvi ?

2 – Se servir du suivi

Comme avant le vol, une double vérification est possible, donc à faire :

1 – Lecture sur la ou les jauges électriques de la quantité restante en litres ou en gallons et donc du temps de vol possible.

La lecture doit être précise : le CdB doit savoir à combien de litres correspondent les graduations.

Lorsque les quantités sont en gallons (sur les piper) savoir transformer en litres : $10 \text{ gallons} = 4 \times 10 - 5\% = 38 \text{ litres}$.

2 – Calcul de ce que l'on a consommé, par différence entre la quantité d'essence au départ et ce qu'il reste. En déduire la consommation horaire et bien sûr, vérifier la cohérence des résultats avec la connaissance des consommations de votre avion.

Si vous pilotez seul, préparez vos aides mémoires

Si vous êtes deux, l'un des deux peut contrôler dans le manuel d'exploitation.

On ne peut pas prétendre être capable de piloter un avion, si l'on ne sait pas ce qu'il y a dans les réservoirs !

B – Nos avions et leurs réservoirs

A l'ACAM nous avons la chance de pouvoir piloter des avions de 4 grands constructeurs : Robin, Cessna, Piper, Socata, mais aux réservoirs très différents.

Nos nouveaux brevetés ont connu le Cessna 150 et sa réglette en bois, sous la responsabilité de l'instructeur, avec la commande essence sur both (les 2 réservoirs ensemble), ce qui évite de réfléchir.

Puis, le Robin ou le Rallye, tous deux avec 4h30 d'autonomie, ce qui face au vol de 1h à 2h30 de la fin du PPL, évite encore de réfléchir, surtout sur le Robin à un seul réservoir.

Puis notre jeune pilote devient un CdB au long cours sur les 2 Piper, le Cessna FN ou le Robin VP.

Là vont se succéder des vols aller retour (1 à 3h), puis des escales multiples, puis de longs vols (4h) où il est capital de savoir gérer son essence.

- Les Robins : Un seul réservoir, donc pas de solution de rattrapage. Nécessité d'un suivi sérieux temps de vol/consommation. Garder à l'arrivée une bonne heure (30 à 40l) bien supérieur au minimum réglementaire.

- Les Pipers et le Rallye : deux réservoirs. Surveiller la gestion gauche/droite sur les vols qui se terminent avec 1 heure, 1h30, soit 50l (13 gallons). En fin de vol s'arranger pour avoir 20 gallons dans un seul réservoir et non 10 de chaque côté. Aller au fond d'un réservoir demande 15 minutes de vigilance en croisière et permet d'arriver détendu ou de se dérouter à temps. A noter qu'il n'y a pas de petites saletés au fond d'un réservoir d'essence. La sortie vers le moteur est au point le plus bas. Nous consommons en permanence l'essence du fond du réservoir.

- Les Cessna : voler sur Both (les 2 ensembles) ou en alternance droite gauche selon vos préférences. Si l'on va au bout privilégier l'alternance comme sur Piper ou Rallye.

Sur les avions à 2 réservoirs, partir sur le plus plein, sans changement entre la mise en route et le décollage. Tester le second réservoir pendant la première heure de vol suffit. Je n'ai jamais eu connaissance de panne d'alimentation du moteur avec un réservoir plein sur nos avions d'aéroclub. Laissons la gestion des bimoteurs à 6 réservoirs à ceux qui les pilotent !

C – Quand contrôler les réservoirs ?

1 – Vérifier l'essence toutes les 30 minutes :

Si le CdB le décide et lorsque c'est possible, changer le réservoir.

Où se situent les 30 minutes : le plus simple, à l'heure ronde et à 30, quelle que soit l'heure de la mise en route ou du décollage. Ainsi lors de tous vos vols, quel que soit la machine, la durée du vol, le type de vol, à 30 et à l'heure ronde, une petite lampe rouge s'allume dans votre tête : « et l'essence, que dois-je faire ? ». Vous pouvez vous entraîner en moto ou en voiture.

2 – Les phases de vol où l'on vérifie :

J'entends souvent parler des points tournants ou de report. Ce n'est pas une bonne méthode, car c'est le moment où le pilote a la plus forte charge de travail et oublie l'essence. Si pour le changement de cap, d'altitude, la radio, il y a une sollicitation « extérieure » (log, contrôleur...) l'essence ne fait pas de bruit. D'où l'heure et la demie précédemment citée, qui donne l'habitude de vérifier l'essence dans les grandes lignes droites bien calmes, y compris en anticipant de 5 minutes si l'on sait qu'à l'heure il y aura entrée dans une zone avec contact radio ou un changement de route.

3 - Il reste de toute façon quelques moments clés, à la fin du vol, où la vérification de l'essence est très importante :

- le début descente pour l'arrivée
- A 10 minutes du terrain ou de l'aérodrome
- En fin de vent arrière

Les deux derniers points n'ont, en général, pas été évoqués dans la formation PPL, mais il faut savoir s'améliorer.

Certains vont penser que 3 vérifications en moins de 15 minutes, c'est trop, et ils ont raison. Mais, si j'en note 3, c'est pour qu'au moins une soit faite ! C'est vital car c'est souvent à l'arrivée que la panne arrive et les accidents de ce genre sont hélas beaucoup trop nombreux.

Quelques exemples d'oublis :

Le début descente : souvent il n'y a pas de descente (par ex. arrivée par Salon et AN) et la check sera oubliée.

10 minute terrain : oublié en vol local car on montre le paysage aux passagers ou on s'entraîne à tenir tel ou tel paramètre. Oublié en voyage car on cherche l'aérodrome, on est en contact radio avec un grand aérodrome, on écoute l'ATIS etc...

Fin de vent arrière : oublié car arrivée sur terrain contrôlé en longue finale ou étape de base. Oublié car arrivée sur terrain peu ou pas connu, petite piste, difficulté à trouver ses repères, à choisir où placer l'étape de base en raison de la présence de collines (St Auban, Gap...) de villages (Vinson, Carpentras, Alès...)

Nous voyons qu'une ou deux checks peuvent ne pas être faites. Avec 3 il devrait en rester une !

En conclusion, j'espère que ces articles (voir bulletins n° 32 et 33) sur la gestion du carburant permettront à quelques pilotes et l'ACAM d'accroître leur sécurité en vol.

Si certains d'entre vous veulent faire part de méthodes ou savoir faire différents, le bulletin leur est ouvert.

Une récente panne d'essence sur un aérodrome voisin nous rappelle que l'oubli de la gestion du carburant est un vrai danger.



Stage montagne 16-23 juillet - Serge Robert



Comme chaque année, le groupe montagnards de l'ACAM avait planifié un stage de quelques jours. Le mois de juillet est l'un des plus propices et un altiport comme celui de l'Alpe d'Huez permet en quelques minutes d'être baigné dans ce monde à part. Une dizaine de pilotes avec trois instructeurs se sont retrouvés sur l'altiport Henri Giraud. Après les années du Mousquetaire, c'est le Robin DR400 VP qui permet de s'initier ou de se perfectionner au vol en Montagne.

Ce qui m'a d'abord surpris, c'est l'espace, celui de la progression que fait découvrir ce type de vol à un pilote des plaines, puis celui des nouveaux paysages. Les atterrissages et les décollages sont toujours très existants en montagne, mais ils réclament une technique particulière et un apprentissage de la perception de l'environnement plus précis. Chacun doit rester à chaque instant extrêmement rigoureux pour apprendre ou pour instruire.

La Montagne Sainte Victoire ou le Mont – Ventoux sont des points remarquables dans la vallée de la Durance ou du Rhône. Dans les Alpes, les vallées sont nombreuses, parfois semblables et flanquées de sommets plus haut les uns que les autres, se situer n'est pas si facile. La fameuse météo de montagne (pas si fameuse parfois) avec ses brusques changements, ses heures où c'est possible de voler et les autres où c'est plus difficile, elle s'apprend chaque jour passé au bord d'un Altiport ou dans un avion qui cherche à passer sous le plan juste avant l'atterrissage.

Régler le mélange avant le décollage, décoller avec un vario qui affiche un taux de chute à 1 000 pieds minutes, se poser avec le vent dans le dos sont dans les premières leçons.

Ce qui est enrichissant c'est également de former un groupe pendant quelques jours, qui apprend ensemble et qui le soir venu se retrouve autour d'une table pour reparler de la journée et planifier sur un morceau de nappe, les vols du lendemain.

La préparation et le déroulement de ce stage ont demandé à Pierre PETRON, à Gérard CASSAN, et à d'autres membres de l'Aéroclub un réel travail, je pense que le reste du groupe se joindra à moi pour leur dire « Merci ».

Au total ce sont 12 pilotes qui se sont succédés au cours de cette semaine, avec 3 instructeurs, Pierre PETRON, Raymond RILPERT et Patrick BOURCHET. Gageons que certains d'entre eux vont continuer le vol montagne au cours de l'année et pourquoi pas obtenir leur qualif montagne.

Finale à l'Alpe d'Huez.
Photos S.Robert

Stage VSV

Nouveau :

Un stage Vol Sans Visibilité sera organisé les :

11 - 12 - 13 - 14 Novembre

sous la direction de Pierre PETRON.

Avec comme seul objectif de perfectionner votre pilotage et, surtout, d'accroître la sécurité.

Liste d'inscription au Club.

Sorties - Voyages

Salon ULM à BLOIS

samedi 3 - dimanche 4 septembre

8 pilotes se sont rendus avec EH et VP au salon ULM à Blois. Nous rendrons compte de cette intéressante visite dans le prochain numéro.



ULM ou avion ?

Y.Despas

TUNISIE

Le voyage proposé du 23 au 28 septembre n'ayant reçu que 2 inscriptions a été annulé.

Les avions BD et EH sont donc disponibles à ces dates.

Sortie " Bain d'Automne " aux BALEARES

samedi 1er - dimanche 2 octobre

4 avions, VP-EH-FN-BD, 16 places. Il y a plus de candidats que de places disponibles !

A moins de rajouter RU ou ZG...

Briefing préparatoire :

Vendredi 23 septembre à 18h au club.

Présence indispensable

Gap-Barcelonnette-St Crépin

Dimanche 16 octobre

Belle promenade et possibilité de se faire autoriser Barcelonnette et/ou St Crépin Déjeuner à Gap ou Barcelonnette.

Liste d'inscription au Club.

Tour du Mont Blanc

Dimanche 20 novembre

Superbe ballade, à ne pas manquer.

Si météo défavorable la sortie sera reportée le dimanche 3 décembre.

Liste d'inscription au Club.

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	JUIL.	AOUT	2005
RU	49.10	59.40	488.05
ZG	64.40	71.50	377.05
EH	45.40	51010	303.10
VP	77.10	46.45	358.35
Total ACAM	236.40	229.25	1526.55
NN	59.35	49.05	452.05
MB	19.40	39.45	334.00
BD	96.00	55.10	409.00
Total USPEG	175.15	144.00	1195.05
FN	16.50	11.30	99.45
Total Eguilles	16.50	11.30	99.45
TOTAL	428.45	384.50	2821.45



Flotte

Check Lists plastifiées

Sièges RU et ZG

Des check-lists plastifiées se trouvent dans chaque avion .

C'est pratique, c'est propre et résistant.

Elles doivent impérativement rester dans les avions.

Il est inadmissible qu'elles disparaissent et que nous soyons obligés d'en refaire. Pour info, chaque fiche revient à 2 €.

Avec le temps, et une utilisation intensive, les sièges avant des 2 DR400/120 se sont quelque peu, disons relâchés !

Nous songeons naturellement à les refaire dans des délais raisonnables au cours de l'hiver, quand les avions volent moins et peuvent plus facilement être immobilisés.



Les nouvelles du Club

Instructeurs

Informatique

Nous avons le plaisir de compter depuis fin juillet, 3 nouveaux instructeurs à l'ACAM.

Ce sont 3 pilotes du club qui, après avoir beaucoup travaillé l'an passé pour obtenir l'examen théorique de pilote professionnel, viennent de terminer avec succès leur stage pratique d'instructeur.

Avec toutes nos félicitations à :

David BERNARD
Alain DELANNOY
Jean-Pierre LUTAUD

Un poste informatique est désormais à disposition de tous dans la salle pilote.

Il permet :

1 - de travailler avec le logiciel de préparation du PPL « Lillenthal ». (Demander le CD au secrétariat et le remettre après utilisation)

2 - De préparer des navigations avec le logiciel « Lognav ».

Celui-ci comporte des bases de données et des cartes vectorielles pour la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, le Royaume Uni et la Suisse.

Il peut également communiquer avec les GPS Garmin et Magellan si vous disposez d'un câble de liaison PC - GPS (prise USB au dos de l'unité centrale).

Bravos !

Lâchers :

18 juin : Xavier GEORGES
Raphaël COUTURIER

18 juillet : Thierry MACE

8 août : Maxime MOUTTE

19 août : Thierry CONTILIANI

PPL :

4 septembre: Nicolas SOPRANO
élèves de A. Rostain.

Félicitations à tous.

Bienvenue

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

Sébastien JOURNU élève pilote
Olivier KAPS élève pilote
Thomas LOMBARDO élève pilote
Jean-Maurice MATHELET élève pilote
Eric SARDI élève pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Assogora

Comme tous les ans, l'ACAM tiendra un stand d'information à ASSOGORA, la journée des associations d'Aix en Provence.

**Dimanche 18 septembre
de 9h à 19h**

Le stand N° 27 sera cette année en haut du cours Mirabeau.

Pour assurer la permanence sur le stand, un planning horaire est affiché au club. Merci de vous y inscrire ou contactez : Yves Despas au : 04 90 07 52 78 ou par mail : y.despas@wanadoo.fr.

Manuels de vols sur CD ROM

Un CR ROM avec tous les manuels de vol des avions du club est à votre disposition pour effectuer des copies chez vous.

Ne pas oublier de rapporter l'original !!!
Merci

Modèles réduits

Depuis quelques semaines vous pouvez admirer au club 4 modèles réduits.

Ces avions sont l'œuvre de Jean-Pierre et Olivier HARDY, qui en font don au Club.

Nous les remercions vivement.

Nous allons les protéger et les mettre en valeur. En attendant, attention, fragiles !

Soirée « Châtaignes »...

...et Photos

Comme les années précédentes, une « Castagnade » aura lieu au club :

Samedi 5 novembre à 18 heures

Au menu, châtaignes grillées, charcuterie, vin blanc...et bonne humeur !

Réservez dès maintenant votre soirée, et venez en famille.

(tarif et liste d'inscription seront affichés ultérieurement)

Au cours des sorties, voyages, stages... beaucoup de photos ont été faites.

Nous vous proposons de sélectionner et présenter vos meilleures images avant la castagnade :

Samedi 5 novembre à 16 heures

Présentation sur écran à partir de CD Rom ou agrandissements papier. En attendant quelques précisions, commencez votre sélection, c'est le plus difficile...!!



Les nouvelles d'ailleurs

Provence Aviation

Jacques ARU s'en va, après 10 années de présidence à Provence Aviation.

Il part s'installer en Nouvelle Calédonie où nous lui souhaitons de passer des jours heureux et bien sûr, d'y faire de nombreux et superbes vols.

C'est Alain SEGUIN qui lui succède à la tête du club.

Une soirée d'adieu à Jacques ARU et de bienvenue à Alain SEGUIN a eu lieu le samedi 3 septembre sur l'aérodrome.