

le bulletin



numéro 36.

novembre-décembre 2005

EDITO



Débats d'avenir

Patrick Bouchet

EDITO

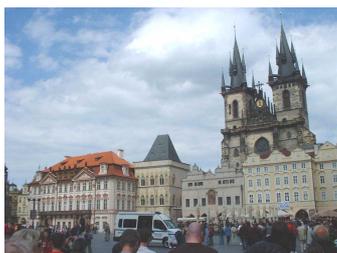
Débats d'avenir p.1

BALISES

*Assemblée générale p.2
Divers - infos p.2*

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Voyage à Prague p.3 et 4



MEMO-PILOTE

Gestion du carburant p.4

CLUB INFOS

*Activités Club
Salon ULM p.5 et 6
Sortie Baléares p6 et 7
Flotte p.8
Formation p.8
Les nouvelles du Club p.8
Site internet p.8*

Rendez vous à l'Assemblée Générale du 26 novembre.
L'équipe dirigeante a jugé nécessaire de rencontrer les adhérents de l'aéroclub pour évoquer l'avenir de notre association.

En effet vous n'êtes pas les clients d'une entreprise.
Le club c'est vous. Il vous revient donc d'en définir l'avenir.

Après le sauvetage en 2000 et plusieurs années difficiles l'ACAM a progressivement retrouvé des bases saines et peut aborder maintenant une nouvelle étape.
Mais j'ai l'impression que l'énergie déployée par beaucoup pour que l'ACAM remonte la pente financière, renouvelle son organisation s'installe dans les grands locaux actuels, est bien retombée !
Vu de la présidence, tout ronronne, pour ne pas dire s'endort !
Mais vu du côté de l'adhérent ? Avez-vous l'impression de participer au choix des grandes orientations du club ? Soupçonnez-vous que le club a besoin de votre action personnelle ?

J'espère que c'est ce que nous débattons ensemble grâce aux 4 points inscrits à l'ordre du jour.

- Tout d'abord le bénévolat dans l'association : nous devons en définir la place et renforcer l'équipe actuelle qui est sur le pont depuis 5 à 10 ans.
- Puis l'organisation des vols, tant pour aborder la sécurité qu'évoquer les types de vols effectués : sorties collectives d'une journée à une semaine, stages, rallyes .
- Le troisième point est venu récemment se rajouter à l'ordre du jour de cet A.G., puisque le Conseil d'Administration n'a connaissance de cette question que depuis le début du mois d'octobre.

L'Aéro-Club de Marseille Provence va, peut-être, devoir quitter Marignane et venir à Aix les Milles. Peut-on essayer de faire un grand club commun ? Nous en sommes aux premiers contacts et nous vous tiendrons au courant des échanges et de la situation au jour de l'A.G.

- Pour finir, le point qui fait fantasmer tout pilote de club, toute l'année, l'évolution de la flotte :

les bouleversements technologiques qui peuvent nous permettre de nous faire plaisir et de faire des économies sont là. Il faut réfléchir à ce que nous voulons : Robin à moteur diesel, des biplaces à moteur Rotax ou Jabiru, avions, kit ou ULM ou de bons vieux avions du marché de l'occasion, mais gourmands en essence ?

Pour débattre de toutes ces questions, je vous engage à venir très nombreux samedi 26 novembre 2005 à 15 heures au Club.

En attendant, bons vols.

Peut-être certains d'entre vous seront-ils étonnés par la convocation d'une seconde Assemblée Générale cette année. C'est sans doute exceptionnel, - Patrick en expose les raisons dans son éditorial - mais cela est prévu dans les statuts de l'association (Titre 2, article 8). Pour autant il ne s'agit pas d'une assemblée générale extraordinaire (prévue uniquement pour modifier les statuts ou dissoudre l'association).

Il nous a paru cependant nécessaire d'avoir un large échange avec l'ensemble des membres de l'ACAM afin d'en améliorer le fonctionnement et de répondre le mieux possible aux besoins et souhaits de tous. Nous espérons que vous viendrez nombreux participer à cette A.G de votre club.

Assemblée Générale Samedi 26 novembre À 15 heures au Club

Comme d'habitude, l'AG sera clôturée par un apéritif amical.

Divers - Infos

Réservation des avions

Le système de réservation par internet avec Openflyers donne satisfaction, d'une façon générale. Mais il ne dispense pas de respecter un minimum de règles en vigueur, quel que soit le système. Nous avons malheureusement pu constater quelques négligences. Notamment il convient de ne réserver que le temps nécessaire pour l'activité prévue.

Il faut également indiquer la nature du vol (local ou destination et le nom des autres pilotes concernés par le vol)

Par ailleurs trop de pilotes oublient d'annuler les vols qu'ils ne font pas, immobilisant ainsi un avion pour rien. Même pour raison météo, il convient d'annuler le vol.

A ce sujet, nous vous invitons à relire attentivement le Règlement Intérieur, article 3.3.

Réfection de la piste

La DGAC a prévu un resurfaçage complet de la piste, des taxiways et des parkings. C'est en soi une bonne nouvelle, mais qui n'est pas sans incidence sur le fonctionnement du Club. Les travaux pourraient en effet avoir lieu entre le 1er et le 15 décembre. (nous n'avons pas encore la confirmation)

Ceux-ci exigeront la **fermeture totale du terrain** durant cette période.

Nous envisageons éventuellement, et sous réserve d'un accord, de baser provisoirement un ou 2 avions à Marignane afin de ne pas bloquer complètement l'activité du club.

Nous vous informerons dès que possible de l'évolution de la situation.



Un « Tucano » à Aix les Milles

Il y a quelques mois, l'Armée de l'air avait invité les pilotes d'Aéroclub de la région sur les bases d'Orange et de Salon de Provence, pour une information sur la sécurité des vols et mieux faire connaître leurs contraintes opérationnelles. (voir numéro 34 juillet-août 2005)

En retour, 2 officiers de Salon, le capitaine Stemmler, instructeur et le lieutenant Fourmond, élève pilote, sont venus le samedi 24 septembre à bord d'un Tucano, s'informer du fonctionnement des Aéroclubs.

Après quelques échanges et un repas convivial à la « table de Mermoz » ils sont repartis non sans nous avoir au préalable fait les honneurs du cockpit de leur appareil.

Nul doute que ces contacts soient intéressants.

Nous partageons le même « terrain de jeu », alors autant mieux nous connaître.

Cinéma

Le film « Les Chevaliers du Ciel » sort en salles le 9 novembre.

Réalisé par Gérard Pires, avec le concours de l'armée de l'air, sur fond de menace terroriste, il comporte de nombreuses et superbes séquences aériennes.

Les images ont été faites avec 4 caméras installées dans un réservoir spécialement modifié, sous l'aile d'un Mirage.

Nous avons pu voir le film en avant première, elles sont magnifiques. A voir sur grand écran de préférence !

AU DELA DU TOUR DE PISTE



Voyage à Prague

Françoise Bertrand

Six cents nautiques, à vol d'oiseau, de Aix à Prague.

Mais environ 2500 nautiques de routes tracées, étudiées, pour l'aller et le retour en passant par Salzbourg, ou Venise, ou Aoste...celles de beau temps et celles de mauvais temps.

Trois avions : EH, VP et le Cirrus privé F-GXYP d'Yves Pleindoux.

Sept pilotes, Françoise Bertrand, Patrick Elkan, Christian Hacout, Jean-Pierre Lutaud, Antoine Mota, Jean-Yves Susillon et Yves Pleindoux. La documentation aéronautique pour six pays : France, Allemagne, Tchéquie, Autriche, Suisse, Italie.

Nous avons programmé un voyage de six jours, il en fallait au moins dix !

Samedi 11 juin :

Ciel favorable, donc route par les Alpes : Aix - col de la Forclaz - Sion.

Le col de la Forclaz est à 5000 pieds, Sion, à 10 nautiques, est à 1500 pieds. Il faut descendre !!

Après le repas, le ciel est moins serein, turbulences, cumulus et vent.

Nous remontons la vallée du Rhône entre les glaciers, jusqu'à Dammasstock, passage à la Furkapass 7500 pieds et descente du Verderhein. Nous avions prévu de passer la nuit à Innsbruck, mais les nuages arrivent et nous décidons de quitter les Alpes en compagnie du Rhein. Donc : Chur – Lac de Bodensee – Friedrichshafen où nous faisons les pleins d'essence avant de repartir pour Prague.

Départ 18 heures, route Nord, plafond bas pour la traversée de l'Allemagne. Passage de la frontière tchèque à 19h51, (quelques restes d'occupation soviétique au sol), on suit l'autoroute. Point Sierra à 20h20, nous atterrissons à Praha Ruzyně à 20h30.

Malgré l'heure tardive, aucune difficulté à Prague Ruzyně : parking, voiture de piste, passeports, taxis. Les services sont parfaits, mais ils se paient, ce qui est normal quand on atterrit sur un aéroport international. Il y a une couronne de petits terrains autour de la ville, nous avons choisi la facilité.

La voiture traverse les villes nouvelles et soudain pénètre dans un autre monde : un sanctuaire ? un musée ? Mala Strana.

Grâce à Yves nous arrivons à l'hôtel Kampa : immense salle voûtée au sous-sol, armures, très belles chambres.

Première traversée de la Vltava (la Moldau) par le Pont Charles, en nocturne, féérique, pour aller dîner dans un petit restaurant connu de Patrick : goulasch, jarret de porc, quenelles de pommes de terre, bière...Nous finissons la soirée dans une cave.

Nous voulions aussi voir le nouvel avion tchèque, le « Cobra ». Yves a trouvé l'adresse des ateliers, il a pu joindre leur directeur au téléphone. Nous décidons de partir le lendemain pour Kunovice. Regrets de quitter Prague si rapidement !

Lundi 13 juin :

Direction la frontière slovaque. La campagne tchèque est douce, verte, vallonnée.

Nous photographions le Cobra et les ouvriers tchèques explorent le Cirrus.



L'Horloge astronomique



Départ pour Salzburg à 16 heures. Traversée du Danube. On signale un violent orage sur Salzbourg, il se dirige vers nous. Nous nous posons à Linz à 17h47.

Départ de Linz à 20h30, arrivée sur le beau site de Salzbourg vers 21 heures. Taxis, hôtel.

Mardi 14 – mercredi 15 juin :

La perturbation passe lentement et nous resterons immobilisés 48 heures. Il y a heureusement un coin « ordinateur » et nous suivons l'évolution de la météo. Visite du Château, visite des mines de sel.

Dimanche 12 juin :

Praha, le château, la vieille ville, le Clementinum. Nous marchons toute la journée, les yeux, les oreilles, les pellicules sont comblés ! les pierres, les maisons, les toitures, le fleuve Vltava et ses ponts, la musique interprétée merveilleusement par de jeunes tchèques, l'artisanat étonnant, les aquarelles, les marionnettes, le cristal... La culture, le savoir faire.



Nous faisons un repas gastronomique au « Hangar 7 » (Christian et moi n'avions pas le « look » requis, l'hôtesse hésitait à nous laisser entrer !

Jeudi 16 juin :
Départ pour l'aéroport. Longue préparation des vols sous les photos géantes de Herbert Von Karajan.
Nous devrions nous retrouver à Bergamo ou Aoste.
Route : Salzbourg – Innsbruck – Col du Brenner – Bolzano – Les Dolomites – Trento – Bergamo.



Innsbruck

Photos, A.Mota, P.Elkan

Le contrôle de Bergamo ayant refusé de nous recevoir, le Cirrus va à Venise – Aoste – Aix, VP va à Valbrembo – Aoste – Aix, EH plonge dans les brumes du Pô – Voghera – Col de Larche – Aix.

Nous remercions Patrick Elkan, Jean-Pierre Lutaud et Antoine Mota de nous avoir guidés durant ce voyage inaccessible à des pilotes peu entraînés.
Nous avons cherché la difficulté en faisant nos routes à travers les Alpes.

MEMO-PILOTE



Gestion du Carburant

Alain Delannoy

En complément des articles de Patrick (voir les numéros.....) voici un extrait d'une contribution d'Alain Delannoy sur le même sujet. Encore ! diront peut-être certains mais, en matière de sécurité, on insiste jamais trop !

Pendant le vol :

Pendant toute votre formation, la plupart des vols se font sur des avions à un seul réservoir. Une fois en poche votre brevet, vous vous faites lâcher sur des machines plus grosses qui en principe ont au moins 2 réservoirs. Il va falloir les gérer. L'idée ici, c'est de ne pas trop creuser d'écart entre les réservoirs, pour l'équilibre latéral des masses. Si vous partez d'une quantité identique dans les ailes vous pouvez par exemple faire 30mn sur l'un puis changer ensuite toutes les heures. Ainsi l'écart entre les 2 réservoirs n'est jamais plus d'une demie heure. Si vous partez avec un déséquilibre entre les deux ailes, commencez par résorber ce déséquilibre jusqu'à retrouver cet écart de 30mn comme suggéré plus haut, la suite ne change pas.

Sur le papier, voici la méthode que je vous propose. Insérez sur votre log de nav un petit tableau du style de celui présenté ci-dessous :

	Réservoir Gauche	Réservoir Central	Réservoir Droit
	150mn (2h30)		150mn (2h30)
11h42			100mn 50
12h32	118mn 32		
13h04			

En fonction de l'avion que vous utilisez, rayez la ou les colonnes qui ne servent à rien (cela vous évitera d'écrire dedans par mégarde).

Dans la première ligne du tableau, indiquez la quantité d'essence embarquée, traduite en minute de vol (Cette opération a été faite à la préparation du vol). A partir de maintenant, vous ne raisonnerez plus qu'en temps : 'J'ai tant de minutes dans ce réservoir ...'

Dans la colonne de gauche vous indiquez les heures auxquelles ont été effectués les changements de réservoirs. Sur la ligne correspondante, vous rayez la case du réservoir sur lequel vous n'êtes pas. (Dans l'exemple du dessus, je suis sur un avion à 2 réservoirs, j'ai mis en route sur le droit, à 11h42 et j'ai basculé à 12h30 sur la gauche. J'étais parti avec 2h30 sur le droit comme sur la gauche). Attention ne mettez pas l'heure prévisionnelle de basculement de réservoir mais l'heure réelle. Il se peut que vous laissiez passer l'heure que vous vous étiez fixé (par oubli ou bien consciemment parce qu'il vous fallait gérer un événement plus important). Notez alors le temps écoulé entre les heures puis le temps restant sur ce réservoir. Refaites l'opération autant de fois vous changez de réservoir. Pour ne pas confondre les 2 durées (temps écoulé et restant, je vous propose de barrer le premier mais de manière lisible pour pouvoir vérifier vos calculs pendant un moment où vous disposez plus de temps (Voir l'exemple).

Après le vol :

Afin de vérifier vos hypothèses de départ (consommation, en fonction du régime que vous avez adopté), je vous suggère une fois rendu au parking de calculer le nombre de litres restants dans chacun des réservoirs et de vérifier ces calculs en estimant l'essence que vous allez remettre : tirez les conséquences des vrais chiffres obtenus.

Cela vous donnera confiance pour les autres vols et vous permettra d'affiner vos hypothèses de calculs du départ.
Et maintenant, bons vols.

Blocage de la roulette sur DR 400

Ce sujet a déjà, lui aussi, été abordé dans le bulletin, mais il y a longtemps (article de Raymond Delaunay mars-avril 2001)

Nous vous signalons 2 pages intéressantes sur le sujet dans le numéro d'octobre d'Info Pilote :

- 2 compte rendus d'incidents (REC info)
- un article de Michel BARRY

Une photocopie de ces documents est affichée en salle pilote au dessus de la planche de vol.



Salon ULM, 3-4 septembre Blois Le Breuil. Yves Despas

C'est sur le beau terrain de Blois Le Breuil et sous un soleil estival qu'a eu lieu les 3 et 4 septembre le salon international des ULM.

8 pilotes du club ont fait le déplacement avec EH et VP. Si la présence parmi eux du président et de 5 autres membres du CA ne préjuge en rien de la stratégie du Club, elle témoigne néanmoins d'une volonté d'être bien informés des développements actuels de l'aviation légère.

Ce qui frappe d'entrée, au-delà de l'ampleur et du succès de cette manifestation très bien organisée, c'est l'extraordinaire dynamisme de ce secteur, avec un foisonnement de machines et de constructeurs, qui contraste singulièrement avec ce que l'on connaît dans l'aviation classique.

La Fédération française de planeurs ultralégers motorisés (FFPLUM) est d'ailleurs en pleine expansion et dépasse aujourd'hui les 10.000 adhérents.

La raison en est simple : une réglementation infiniment moins contraignante et des coûts moins élevés.



Moteurs : la grande majorité des appareils est équipée de moteurs Rotax ou Jabiru fonctionnant avec de la 100LL ou de l'essence auto, avec des hélices tripales en composite.

Cellules : proposés en kit ou tout construits l'offre est très variée avec des structures tubulaires, métalliques, ou en composite. S'installer à bord demande parfois un peu de gymnastique, surtout sur les modèles à ailes hautes ! La diversité et le nombre de modèles présentés rend difficile les comparaisons et incite à la circonspection car il est évident que ces machines ne réussiront pas toutes à s'imposer sur le marché. Mais certaines sont assez séduisantes et valent sans doute d'être essayées.

Equipement : il est souvent basique mais peut être complété avec des options. Certains équipements comme les transpondeurs notamment sont très miniaturisés, mais ne sont évidemment pas homologués « avion » (tant pis pour nous !) Beaucoup de modèles sont proposés avec un parachute, en

Prix : très variables, allant du simple au triple, mais difficile là aussi de faire des comparaisons. Difficile également sans une étude précise d'avoir une idée du coût réel d'exploitation, mais, pour les appareils les plus proches de nos avions l'heure de vol doit probablement être de l'ordre de 70 ou 80 euros.

Bien que cela aurait été parfois possible, nous n'avons effectué aucun vol, le cadre du salon n'offrant sans doute pas les meilleures conditions pour un essai.

Quelques contacts ont été pris avec certains constructeurs.



Pendulaires...



...et autogyres

Le label ULM recouvre une gamme de machines très différentes :

- Les aérostats UL pratiquement inexistant
- Les paramoteurs,
- Les autogyres (assez nombreux sur le salon)
- Les pendulaires
- Les multiaxes à voilure

fixe parmi lesquels on peut distinguer des motoplaneurs, certains très performants (avec une finesse de 40) et de véritables petits avions qui nous intéressent plus particulièrement (certains sont d'ailleurs également proposés en version certifiée JAR-VLA).

Pour être complet, il y avait également au moins un hélico américain vendu en kit !

Réglementairement les ULM sont limités à 2 places avec un poids maximum en charge de 450 Kg (plus 5% si équipé d'un parachute), une puissance maximum de 82 CV et une vitesse de décrochage inférieure à 65 Km/h.

série ou optionnel.

Performances : les démonstrations – effectuées par des pilotes professionnels – sont parfois assez impressionnantes notamment en vol lent contrastant avec des passages à plus de 200 Km/h. A 65 Km/h et avec une faible inertie, les distances de décollage et d'atterrissage sont évidemment très réduites et dans certains cas spectaculaires

On peut naturellement se demander si il n'y aurait pas intérêt pour l'ACAM à posséder un ULM qui pourrait permettre de toucher une population nouvelle et de voler à moindre coût. La question est légitime dans la période actuelle marquée par un tassement général de l'activité avion auquel l'ACAM n'échappe pas. Pour autant il n'est pas simple d'y répondre tant il y a de paramètres à prendre en considération, et une telle décision ne peut évidemment s'inscrire que dans une stratégie globale du club concernant son avenir et celui de la flotte. Mais cette visite nous aura cependant permis de mieux cerner les possibilités, et les limites, de ces machines.

Suite page 6





Par ailleurs, cette sortie d'un week-end fut également agréable du point de vue touristique. Bénéficiant d'un très beau temps, nous avons effectué un trajet presque direct avec une escale à Vichy à l'aller comme au retour, où nous avons été bien accueillis par les membres de l'aéroclub.

Après la visite du salon et après avoir résolu quelques problèmes de réservation de chambres, nous avons pu profiter d'une très douce soirée pour dîner très agréablement sur l'esplanade du superbe château de Blois.

Dimanche matin, nous avons tranquillement visité cette merveille, avant de regagner le terrain. Enfin nous avons pu survoler quelques uns des magnifiques bijoux de la Renaissance qui parsèment cette belle région du val de Loire. Une belle sortie, que l'on pourrait, pourquoi pas, renouveler l'année prochaine.

Les participants : Françoise Bertrand, Patrick Bourchet, Yves Despas, Xavier Farjon, Bernard Levasseur, Henri Parisien, Jean-Yves Suscillon, Gérard Vincent.

Pour plus d'informations sur le salon, voir les articles dans Info Pilote et Aviasport

Photos : Y.Despas, B.Levasseur



Chambord



Blois



Chenonceau

Activités club

Sortie « bain d'automne » Palma de Majorque, 1-2 octobre. Jean-Luc Ganivet

La fin de l'été est toujours l'occasion d'un voyage. Dans la famille Baléares, donnez moi «Majorque» pour le week-end des 1 et 2 Octobre 2005.

Nous étions donc 18 - dont j'avoue ne pas me souvenir de tous les noms - y compris deux femmes, Amina et une épouse de pilote, à l'aube du Samedi matin, à sortir les avions : EH, VP, BD. Le FN est resté tristement dans le hangar, certains ayant préféré louer un autre avion. Tal s'est joint à nous avec son Mooney M20.

La météo favorable a permis un décollage pour Gérone en Espagne, ce qui représente, suivant la vitesse des avions et l'itinéraire plus ou moins direct, environ 2 heures de vol.

A l'arrivée sur Gérone une couche nuageuse ou brumeuse pouvait inquiéter :



rassurés par Gérone approche, l'arrivée se faisait avec une directe, comme les «gros» ! Gérone, ça peut se comparer à Tarbes, avec un trafic de charters assez conséquent, même en basse saison : les décollages de B 737 moins de 90 minutes après s'être posé, se succèdent ! Dès la sortie de piste, une auto « Follow me » nous accueillait pour nous diriger sur le parking A.G. L'amabilité et la qualité de l'accueil espagnols est à souligner. La seule difficulté...ce fut de trouver le bureau de piste pour déposer les plans de vol pour Majorque...sans doute manquait on de perspicacité ? Si nous n'avons rapidement avalé qu'un café, les avions, eux, ont eu droit à un ravitaillement complet avant le redécollage direct pour Palma. avant 12 heures. Tirés par le VOR de Pollensa, l'arrivée sur Majorque par le Nord Ouest permet de découvrir la pointe de Formentor, la base de Canadiens de la lutte anti-incendie, les plages du Nord sous un soleil radieux...sans oublier de clôturer le plan de vol sur 130.25 et de descendre à ...1000ft sous peine de se faire remonter les bretelles par Palma Tower !

San Bonnet, l'ancien aérodrome international, est désormais réservé à l'aviation générale et le trafic se fait en auto information, en espagnol ou en anglais. Hormis des écoles de pilotage avions et hélicoptères, de maintenance et autres industries aéronautiques : on a pu y admirer quand même 6



biplans Antonov, un superbe DC 3 qui fait des vols charters, un Piper clipped Wing cub d'acro et autres machines intéressantes, coté touristique, c'est désert.

Notre interprète maison, Didier, (qu'aurions nous fait sans lui ?) est donc parti en taxi avec 3 volontaires pour chercher 4 autos à l'aéro drome international de Palma. Une longue attente avec l'estomac dans les talons !

Et puis enfin direction Ca'n Pastilla, le site touristique voisin de la capitale, une salle composée et l'hôtel... Baléar (comment aurait il pu s'appeler autrement ?) trouvé après quelques frayeurs, car c'était complet presque partout et c'est pas facile de caser 18 personnes !

Le temps de piquer un tête dans une eau à 24ou25°C, de flâner en bord de mer, de faire quelques achats et c'était déjà l'heure, sur le port, de l'incontournable San-



gria/Paëlla à un horaire très « continental », à l'issue duquel Adnan a solennellement remis à Patrick une casquette brodée sur place en un temps record : »ACAM Airlines , Président « !Le cœur sur la main , Adnan ! Soirée libre , comme on dit dans les prospectus , et visite rapide de Palma



Dimanche matin : la cathédrale où se célébrait une messe pontificale , la vieille ville , le temps de se faire préparer des sandwiches à emporter , il fallait regagner San Bonnet , d'autant plus que le climat encore agréable au lever du jour se détériorait rapidement par le Nord Est .

Une fois les autos rendues , les avions pleins (bagages et essence , plus chère sur l'île,même détaxée) les formalités administratives accomplies (sympa , la police mais pointilleuse , photocopie de tous les documents...) la météo consul-

tée sur les ordinateurs du bureau de piste ne nous encourageait guère à décoller , d'autant plus qu'il pleuvait et que le plafond descendait parfois à 500 pieds ! Téléphone ici et là , et la même incertitude concernant l'étendue de la perturbation . Allions nous retourner louer une auto... et passer une ou plusieurs nuits supplémentaires ?

La réponse est venue.... du ciel sous la forme d'un Cessna 172 (oui , ça va à Majorque ce genre de machine) qui atterrit sous nos yeux .

Le pilote venait d'un Rallye en Espagne et nous a assuré qu'il n'y avait que 10 minutes de crasse , et ensuite du grand beau temps jusqu'en Espagne . A ce moment le plafond n'était guère supérieur à 1000 ft (mais c'est le maximum légal dans ce « secteur » !) la visi supérieure à 5 Kilo...mais ça semble peu quand même :Tal et moi , rejoints par Adnan , avons donc décidé de décoller .

Survol de Palma sous la pluie et au radada , et , la côte atteinte , le plafond monte , la visi s'agrandit . Mais comme on est dans un secteur sud-ouest maxi 3500 ft il n'était pas possible de monter davantage . Effectivement , c'était ensuite la tempête de beau



temps .Les autres avions ont décidé de partir un peu plus tard , dans des conditions qui ne s'amélioreraient pas sur l'île , en direction d'Ampuriabrava pour un ravitaillement , avec toujours le même sympathique accueil sur ce petit terrain en dur près de la mer à proximité des immenses marinas qui font penser à Venise , de Rosas , à quelques kilomètres de Figueras .

Le pire , ce fut peut être avant l'arrivée , le mistral qui a un peu retardé notre retour rendu plus cahoteux et tout le monde s'est retrouvé dans notre local...plus tôt que prévu , en tous cas bien avant la nuit aéronautique .Une belle escapade , un peu mouvementée et un peu courte , à refaire , c'est sûr !

Photos, B.Levasseur



Stage VSV

Le stage Vol Sans Visibilité se déroulera comme prévu

**du 11 au 14 novembre
avec Pierre PETRON.**

12 pilotes sont inscrits et 2 avions seront utilisés en alternance : EH et BD. Au programme sur 3 séances : décollage sous capote, suivi et interception de radials, virages au taux standard, hippodromes, positions inusuelles, simulation de « percée » radar... Pour perfectionner son pilotage et accroître la sécurité des vols.

Sortie Tour du Mont Blanc

La sortie Tour du Mont Blanc est prévue :

Dimanche 20 novembre

3 avions sont réservés : VP - MB - BD (EH est indisponible)

Au programme (à titre indicatif) : route vers Megève, vallée de Chamonix, les aiguilles de Chamonix, la vallée Blanche, passage du col du Géant, versant italien du Mont Blanc, descente vers Grenoble Le Versoud.

Déjeuner au Versoud

Retour sur Aix dans l'après midi.

Une superbe ballade, sous réserve bien sûr d'une très bonne météo.



Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Sept.	Oct.	2005
RU	50.05	80.35	618.45
ZG	56.15	60.00	493.20
EH	33.55	35.45	372.50
VP	36.45	44.55	439.75
Total ACAM	177.00	221.15	1925.10
NN	50.05	64.10	566.20
MB	29.15	51.30	414.45
BD	14.55	32.35	456.30
Total USPEG	94.15	148.15	1437.35
FN	2.10	8.45	110.40
Total Eguilles	2.10	8.45	110.40
TOTAL	275.25	378.15	3473.25

« Lilienthal »

Un CD Rom de formation au PPL « Lilienthal » est à la disposition de tous, et en particulier des élèves pilotes au Club pour utilisation sur place avec le PC de la salle pilote. Pour préparer l'examen théorique ou se remettre en mémoire des connaissances oubliées...

Le demander au secrétariat et ne pas oublier de le rendre après utilisation.



Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en septembre et octobre :

Jean-Jacques CHALLIOL	élève pilote
Patrick RICCI	élève pilote
Michel SCOTTO	élève pilote
Gérard PATRY	élève pilote
Raymond MAYEUL	élève pilote
Xavier KOWALSKI	pilote
Jean-François LAUREY	pilote
Christian FABRE	pilote
Michel TORTEL	pilote
Sadia SABATINI	pilote

Bienvenue à l'ACAM.



Bravos !

Lâchers :

16 septembre : Ludovic SAVARIELLO
élève de R.Delaunay
23 octobre : Stéphane AVAKIAN
élève de M.Conan

PPL:

14 octobre: Patrick LASSERRE
élève de R.Ripert

Félicitations à tous.

*Avec une mention spéciale pour Stéphane AVAKIAN, lâché le jour de ses 15 ans.
(photo ci-contre)*

EGT

Un EGT a été installés dans le piper EH et le DR400 VP.

Pour un rappel de la fonction et du mode d'emploi de cet instrument, vous pouvez vous reporter à l'article d'Arnaud Rostain dans le numéro 27 de mai-juin 2004 .

Peinture EH

Le Piper F-GIEH sera indisponible entre le 15 et le 30 novembre.

Il nous reviendra avec une peinture entièrement refaite qui va lui redonner un lustre qu'il avait, il faut bien le dire, un peu perdu ces dernières années.

Thermomètre

Le thermomètre de température extérieure du VP va être remplacé très prochainement.



Formation

Cours théoriques

Les cours théoriques ont lieu le lundi à 19 heures depuis le 3 octobre jusqu'au 6 mars
Programme :

Réglementation : du 3 au 17 octobre

Navigation : du 24 octobre au 14 novembre

Météo, performances, procédures opérationnelles : du 21 novembre au 16 janvier

Connaissances avions, aérodynamique, mécanique du vol, phraséologie, facteurs humains : du 23 janvier au 6 mars

Coût pour la session : 80 euros.

Horaires des Instructeurs salariés

HIVER du 10 octobre au 1er mars							
	LUNDI	MARDI	MERCUR.	JEUDI	VENDR.	SAMEDI	DIM.
DLY	10H / 18H	13H / 18H	9H / 16H		9H / 14H		
RTN			9H / 18H	10H / 18H	10H / 18H	9H / 18H	

Les nouvelles du Club

Nouveau site Internet

Le site internet de l'ACAM a été entièrement refait. Il est en ligne depuis quelques jours à l'adresse suivante :

<http://www.aeroclub-acam.org>

Actuellement, il vise surtout à donner une information « grand public ».

Des pages réservées aux membres du club sont en projet où ils pourront trouver des infos et des documents divers : check-lists, fiches de pesée etc... Mais soyez patients, ça ne se fait pas tout seul !!!

C'est l'occasion aussi de remercier Christian SOLER, qui avait réalisé et hébergé le précédent site.