

le bulletin



Numéro 40.

juillet - août 2006

EDITO



Aviation Verte

Patrick Bouchet

Grande nouvelle : les 13 14 et 15 octobre se tiendra sur notre aérodrome le **SALON de l'AVIATION VERTE EUROPEEN** (S.A.V.E)

Il sera tourné vers les nouvelles technologies qui doivent permettre à nos avions d'être mieux tolérés par les riverains des aérodromes.

On devrait y trouver des pots d'échappement et des hélices silencieuses, des nouveaux moteurs moins polluants et plus silencieux et des avions anciens ou tout nouveaux propulsés par ces nouveaux moteurs

C'est un événement pour notre aérodrome, son acte de naissance civil !

Le club y participera et fera appel à vous, les bénévoles de l'aviation de loisir, notre vraie force.

Pour rester dans l'environnement, un quatrième avion de notre flotte, le DR400 F-GLVP, sera équipé d'un pot d'échappement avec silencieux avant son départ au stage montagne de Méribel à la mi-juillet.

D'autre part votre conseil d'administration travaille, pendant cet été, sur le remplacement des moteurs de EH, RU et ZG, à faire dans les 12 mois qui viennent. Le moteur Diesel Thielert fonctionnant avec du Jet A1 peut être une alternative intéressante. Nous y réfléchissons.

Un point sur le premier semestre 2006, l'activité est en hausse d'environ 10% avec 50 nouveaux adhérents. Plusieurs années de rigoureuse gestion et d'activité associative sont récompensées.

Nos 2 petites casses de mai ont pécuniairement entamé le « plus » prévu, et ont entraîné bien des annulations de vol.

Je rappelle donc à chacun de prendre ses propres mesures de sécurité et de rester dans ses limites pour que nous en restions là !

Bons vols

EDITO

Aviation Verte p.1

BALISES

2 Incidents en mai p.2

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Attaque de P47 à Aix les Milles p.3-4

MEMO PILOTE

Approche interrompue p.5



CLUB INFOS

*Activités club p. 6-7
Nouvelles - Flotte p.8*



2 incidents ont immobilisé nos avions en mai et juin

1^{er} incident F-GJZG vendredi 17 mai retour de vol, le pilote (90 hdv, Brevet de Base 2005) roule vite et heurte un avion amarré à sa place sur un point de parking. Conséquences : ZG immédiatement arrêté de vol pour le week-end. Il pourra être convoyé à l'atelier régional de Patrick Chantoux à Vinon, avec un laisser passer administratif et beaucoup de sparadrap sur le bord d'attaque. (L'autre avion, touché au niveau de l'aileron devra être réparé sur place).

Réparation : durée 10 jours, coût 2000 euros à la charge du club puisque inférieur à la franchise (3000 €)

La direction du club a considéré cet accrochage comme une négligence importante du pilote sans doute due à son jeune âge. Cet adhérent est par ailleurs très correct et a rendu service au club en participant à plusieurs permanences le dimanche ou en l'absence de la secrétaire.

Il lui a été demandé un retour en double commande et une participation aux frais.

2^e – accident F-GLVP dimanche 19 mai Retour de vol sur Carpentras, pilote seul à bord avec une petite expérience (80 hdv, PPL de 2004)

Le pilote volait régulièrement et avait effec-

tué des tours de piste avec un instructeur juste avant de partir pour Carpentras.

A l'atterrissage, l'avion a rebondi après un contact sans doute brutal. Le pilote a probablement mis le manche en avant ou au moins commencé à rendre la main. Le deuxième contact avec la piste s'est fait sur la roulette de nez et l'hélice a touché le sol. Le pilote a pu ramener l'avion au parking. Conséquences : VP arrêté immédiatement. Il sera réparé sur place par Marc Colin après expertise le mardi.

Il faut redresser le train avant, changer l'hélice, vérifier les supports moteur et le train principal droit. Le moteur est envoyé chez Rectimo à Chambéry pour vérification du vilebrequin comme chaque fois qu'une hélice métallique touche le sol. (le potentiel du moteur n'est ni diminué ni augmenté).

L'avion sera immobilisé environ 4 semaines

Devis : 15000 €. Notre assurance prendra en charge la réparation, moins la franchise (3000€) et la vétusté de l'hélice (3500€)

La direction a considéré que cet accident allait de pair avec notre activité école. Le pilote a été invité à revoler rapidement avec un instructeur pour corriger ses défauts à l'atterrissage et supprimer l'appréhension qui suit un tel évènement.

Le pilote a proposé une participation finan-

cière, le bureau l'en remercie et le laisse juge de sa contribution.

Les conséquences pour le Club :

Au niveau financier : Ce n'est pas trop grave car notre budget comporte une ligne pour les « petites casses » qui permet de faire face à ces incidents.

Mais il n'y aura pas de bonne surprise en fin d'année, et la ligne est vide pour les 6 derniers mois de 2006 !

L'arrêt des avions a entraîné également une perte sur les heures de vol.

Au niveau activité : l'immobilisation des avions a freiné l'activité. Il a été parfois très difficile de trouver un créneau libre, d'autant plus que nous n'avons plus le rallye MB. Le stage d'initiation USPEG a dû être supprimé.

En conclusion : soyez extrêmement vigilants et prudents, que ce soit au roulage ou en vol.

Au sol, roulez lentement et n'hésitez pas à vous arrêter, à couper le moteur et descendre de l'avion pour vérifier que « ça passe » et au besoin manœuvrer l'avion à la main.

A l'atterrissage, n'hésitez pas à remettre les gaz si votre approche n'est pas bien stabilisée (voir memo-pilote page 5)

Patrick BOURCHET

ZRT Tour de France

AIP SUP 089/06

A l'occasion du Tour de France cycliste, des ZRT sont mises en place sur certaines étapes.

Pour notre région 3 étapes sont concernées dans les Alpes:

18 juillet Gap - Alpe d'Huez

19 juillet Bourg d'Oisans - La Toussuire

20 juillet St Jean de Maurienne - Morzine Avoriaz

ZRT Vinon

AIP SUP 081/06

Championnat du monde de vol à voile du 10 au 28 juillet

Une ZRT est créée. Vinon est interdit aux aéronefs non basés

ZRT La Môle

AIP SUP 065/06

Une ZRT est créée autour de La Môle du 8 juin au 27 septembre

TMA Lyon

AIP SUP 079/06

Les services de contrôle peuvent ne pas être rendus aux VFR du 22 juin au 30 septembre

Tous les détails sur le site du SIA :

[Http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr)

Veille Incendies

Avec la chaleur et la sécheresse reviennent aussi les incendies de forêts.

En vol nous sommes bien placés pour les détecter. Si vous voyez des fumées d'incendies, avertissez immédiatement l'organisme de contrôle avec lequel vous êtes en relation, en localisant au moins approximativement le lieu. Il se chargera d'avertir les secours.

Mais ne vous approchez pas d'un incendie, c'est très dangereux et vous risquez en plus de gêner l'intervention d'éventuels secours aériens.

Comptes débiteurs

Trop de pilotes ayant des comptes débiteurs, parfois pour des sommes importantes, le Conseil d'Administration a décidé de bloquer l'accès à Openflyers aux pilotes dont le solde négatif dépasse 150 euros.

Il ne s'agit dans la plupart des cas, que de négligence, mais cela n'est pas supportable pour les finances du club.

Aucune réservation d'avion ne sera donc possible pour ces pilotes

L'accès sera évidemment rétabli dès le règlement total de la dette.

Cette mesure est en vigueur depuis le 1er juin

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Attaque de P47 sur Aix les Milles



Monsieur **Jean Louis DELATTRE**, correspondant régional de l'Association Rhodanienne pour le Souvenir Aérien (ARSA) nous a transmis et autorisé à publier divers documents concernant l'histoire d'Aix les Milles.

Nous l'en remercions vivement.

Voici le récit d'une attaque du terrain par des pilotes français sur des P47 en 1944.

Le Dimanche 6 Août 1944, en début de matinée, douze P 47 Thunderbolt du Groupe Dauphiné 2/3 décollent du terrain d'aviation de campagne d'Alto sur la côte orientale de la Corse pour une mission de strafing sur le Sud de la France.

Vers 11 heures 30, les appareils après avoir survolé la région de l'étang de Berre et straffés la gare de Miramas au passage, abordent le terrain d'aviation d'Aix les Milles.

Ce terrain qui abrite des avions de chasse allemands est puissamment défendu par une Flak de divers calibres. Les chasseurs-bombardiers P 47, en rase motte, traversent un véritable mur de feu pour endommager les chasseurs ennemis au sol.

L'appareil du Lieutenant Louis de CHANTERAC touché par les tirs de la Flak est en feu et vient exploser au sol au Nord du hameau de Calas sur la commune de Cabriès. Le pilote qui a sauté en parachute se pose à quelques centaines de mètres des débris de son appareil.

Après avoir caché son parachute, il se dirige vers la propriété de Monsieur (...), qui a été témoin du crash. Ce dernier se rappelle d'avoir vu arriver le pilote qui boitait, sa combinaison de vol brûlée au niveau de la poitrine, et le visage brûlé et plus de cheveux. Des témoins avertirent les autorités allemandes du sanatorium du Petit Arbois, qui était alors transformé en hôpital de campagne, qui n'eurent qu'à cueillir le pilote dans la ferme où il s'était réfugié.

Fait prisonnier, il reçut les soins nécessaires à son état.

Le 14 Août, il est transporté en ambulance à la gare Saint-Charles à Marseille. Il se retrouvera à Munich après un voyage de six jours en train.

Enquête de Jean Louis DELATTRE pour ARSA 2002.

L'aventure du Lieutenant de Chanterac figure également dans un livre de Daniel DECOT : « Pilotes Français sur la Vallée du Rhône ».

Au cours de l'attaque un Messerschmitt 109 a été détruit.

Pendant son séjour à l'hôpital, le Lieutenant de Chanterac reçut la visite du commandant de la Flak qui l'avait abattu !

Les allemands étaient surpris de voir qu'il y avait des groupes de pilotes français dans l'armée américaine !

Quant au parachute qui lui sauva la vie en dépit de la faible hauteur à laquelle il avait sauté, le lieutenant de Chanterac le récupéra à son retour en France.

Quelques jours avant cette mission, le 31 juillet 1944, un autre pilote du GC 2/3, le capitaine Joseph JALLIER, avait trouvé la mort dans des circonstances presque similaires, au cours de l'attaque de l'aérodrome d'Orange. Touché par la Flak, le pilote sauta mais son parachute se mit en torche après s'être accroché dans la dérive.



Un P47 d'un des groupes de chasse français,

L'A.R.S.A.

L'Association Rhodanienne pour le Souvenir Aérien est une association loi 1901 dont le but est de faire en sorte que les événements aéronautiques survenus dans le sud-est de la France ne tombent pas dans l'oubli.

L'ARSA se propose d'enquêter et de recenser, rechercher, localiser et identifier tous les événements aéronautiques survenus dans le sud-est, puis de les faire connaître.

ARSA 14 bis rue Martin - 69500 BRON
[Http://a.r.s.a.free.fr](http://a.r.s.a.free.fr)

Le Groupe de Chasse 2/3 Dauphiné

Le groupe de Chasse 2/3 Dauphiné, basé en Afrique du Nord effectua de nombreuses missions de surveillance côtière sur Hurricane à partir d'octobre 1943.

Transformé sur P47 en avril 1944 à Bône (Annaba), il rejoint le GC 2/5 Lafayette sur le terrain d'Alto sur la côte orientale de la Corse en juin. Les 2 groupes sous commandement tactique américain commencent leurs missions de mitraillage et bombardement sur l'Italie. L'intervention décisive du 2/3 pour appuyer le débarquement sur l'île d'Elbe lui vaudra les félicitations du Général De Lattre de Tassigny et du commandement américain. En juillet il participe à la destruction des ponts sur l'Arno puis commence ses missions sur la France et appuie le débarquement allié en Provence le 15 août 44.

Suivant la progression des alliés, le groupe se déplacera à Ambérieu en septembre puis, plus tard à Luxeuil, et participera activement aux batailles d'Alsace et de la Ruhr

Les unités « Dauphiné » et « Lafayette » sont toujours actuellement basées à Luxeuil et sont équipées de Mirages 2000N.

Le Republic P47 Thunderbolt

Avec 12,42 m d'envergure, 11,02 m de long, 4,31 m de haut et une masse à vide de 4500 kg, le P47 Thunderbolt (la Foudre) fut le plus grand et le plus lourd chasseur construit pendant la seconde guerre mondiale.

Il fut opérationnel à partir de 1942.

Moins agile que les chasseurs allemands, Messerschmit 109 et Focke Wulf 190, il était par contre particulièrement adapté pour le mitraillage (straffing) et le bombardement en piqué. Les pilotes l'appréciaient aussi pour sa très grande robustesse !

Pesant plus de 8 tonnes en charge, il était équipé d'un moteur Pratt et Whitney de 18 cylindres en double étoile d'une puissance de 2500 CV, entraînant une impressionnante hélice quadripale ! Il frôlait les 700km/h en vitesse max.

On comprend pourquoi ses pilotes l'avaient surnommé le « Jug », abréviation de Jugger-naut : l'Ogre !!!

Son armement était redoutable : outre ses 8 mitrailleuses de 12,7 dans les ailes, il pouvait emporter 1135 kg de bombes accrochées sous le fuselage et les ailes.

Il fut produit à plus de 15000 exemplaires dans différentes versions et équipa l'U.S Air Force jusqu'en 1956 et l'Armée de l'Air jusqu'en 1960. Les premières versions n'étaient pas équipées de la verrière en « goutte d'eau ».

Un exemplaire est conservé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

En savoir plus :

Il existe de nombreux sites internet sur les avions et l'histoire des pilotes pendant la seconde guerre mondiale.

En voici 3

Sur le P47 :

<http://avions.legendaires.free.fr>

Sur le P47 et les pilotes français :

<http://perso.orange.fr/frenchaces>

<http://genso.9online.fr>

Pour les amateurs de BD :

« Le dernier envol »

De Romain Hugault. Ed. Paquet

Les dernières missions de 4 pilotes, avec de très belles planches.



P47 aux couleurs françaises avec une bombe accrochée sous le fuselage.



50 ans séparent ces deux photos ...



1956 :

Le NC 858 F-BEYG a été acheté en 1955 et est resté longtemps au Club.

Quelques pilotes, encore à l'ACAM, se souviennent avoir volé avec cet avion.

2006 :

Après avoir connu plusieurs propriétaires, le F-BEYG est maintenant basé à Rennes. Il est en parfait état et vole avec un moteur Rolls Royce de 105cv.

Son propriétaire l'utilise pour faire des photographies aériennes en Bretagne.



Jean-Pierre Lutaud

*Quel pilote n'a pas un jour, manqué son approche ? Trop haut ou trop bas, trop vite, pas dans l'axe ...
Cependant, trop souvent, bien que conscient des défauts, le pilote poursuit son approche qui se termine alors par un atterrissage non maîtrisé avec parfois aussi, quelques dégâts,
Jean Pierre nous rappelle que l'atterrissage est une option à décider et non une obligation à subir.*

Histoire d'apprendre

Je me propose de vous conter une de ces anecdotes aéronautiques dont on ne parle pas car peu glorieuse, et si je parle d'anecdote c'est parce que ce ne fût ni un accident, ni même un incident.

J'étais alors apprenti pilote, au stade des « Navigations solo », m'appliquant dans l'acquisition des connaissances de cette discipline.

Mon instructeur, Monsieur CONAN, m'avait concocté un parcours comportant deux aérodromes non contrôlés : Montpellier CANDILLARGUES, Nîmes COURBESSAC et retour sur AIX.

Mes logs de navigation étaient renseignés avec soin, navigation, points tournants, caps, distances, temps, altitude de sécurité, fréquences etc. – un modèle du genre –

Après un briefing MTO et les recommandations d'usage me voila en l'air heureux, un temps de curé avec un vent secateur ouest pour 10 à 15 Kts.

Arrivant sur CANDILLARGUES, seul dans le circuit, je m'applique dans mon intégration, fais mes annonces et me présente en finale.

Ne connaissant pas ce terrain, je fais une branche vent arrière UN PEU trop proche de la piste et probablement UN PEU convergente, me retrouve en dernier virage, UN PEU haut sur le plan, ayant UN PEU « over shooté » l'axe, je serre UN PEU mon dernier virage pour revenir sur l'axe et m'aligne pour une finale UN PEU trop haute sur le plan, avec un vario UN PEU fort et une vitesse UN PEU rapide, le vent me déporte UN PEU de l'axe, je me bats avec une dérive que je cherche, une vitesse qui ne rentre pas, un axe d'approche à caractère mobile et pour couronner le tout, une légère turbulence m'empêche de stabiliser cet avion. La piste me saute au nez je touche trop vite, rebondis, le vent veut me sortir de la piste, et dans cette situation peu glorieuse un éclair de lucidité me revient j'entends mon instructeur me crier « ON NE REND JAMAIS LA MAIN Mr LUTAUD »,..... je trouve la piste de plus en plus courte..... !

Enfin l'avion se pose, pas durement,

mais un peu en crabe, l'avion dérape légèrement veut sortir de la piste, se mettre dans le vent puis ralentit, finalement je crois que c'est moi qui le roule au parking.

Je venais de me faire peur, très peur, au point que j'envisageais de laisser l'avion là et de rentrer par la route.

Après m'être calmé, ma « viscosité mentale » se liquéfiant (je n'ai jamais aussi bien compris ce que signifie cet état), j'analyse cette situation, et je me rappelle alors une recommandation de mon instructeur : « En finale, si votre avion n'est pas bien stabilisé sur sa trajectoire, il ne faut pas hésiter à faire une REMISE de GAZ »

Fort de cette redécouverte je décide de continuer mon périple et me jure que si à COURBESSAC mon approche n'est pas stabilisée et, même si elle est stabilisée et que « je ne le sens pas » je ferai une remise de gaz.

Avec cette décision dans ma tête, à COURBESSAC, tout s'est très bien passé.

Depuis cette « histoire » ce schéma mental ne m'a jamais quitté.

Savez-vous que pour les pilotes professionnels l'atterrissage est une option de

l'approche, c'est une décision prise par le Cdt de bord si les conditions sont requises. Certaines compagnies imposent à leurs équipages des normes d'approche encore plus exigeantes.

Ex : à Air France une approche doit être stabilisée à 1000 fts dans l'axe sous peine d'une remise des gaz obligatoire.

Les professionnels appellent cette phase de vol « L'approche interrompue », elle fait partie du briefing arrivée, poursuit normalement la procédure d'approche si l'option d'atterrir n'est pas prise.

Eh oui ! mon histoire est peu glorieuse, mais je crois que mon erreur, ma seule erreur est de n'en pas parler.

Lors de vos approches, ayez toujours cette procédure en tête, elle vous dés-tressera en vous donnant à tout moment la possibilité de dire « Celle là je ne la sens pas, je fais une remise de gaz »

Souvenez-vous une remise de gaz est une vraie décision de Commandant de bord. L'atterrissage n'est pas une obligation ni la poursuite fatale d'une approche.

Faites comme les Pros et considérez l'atterrissage comme une option que vous décidez.

REMISE DE GAZ => ASSIETTE, PUISANCE, TRAINEES



Photo Y.Despas



Le DR400 « Ecoflyers »

Le 17 mai, la société APEX nous a présenté son dernier né, le DR400/135CDI « Ecoflyers ».

Extérieurement, en dehors de sa nouvelle décoration et de son hélice tripale, peu de différence avec les autres DR400. La nouveauté est sous son capot, allongé de 15cm et comportant de nouvelles prises d'air, qui abrite un moteur diesel Thielert 1.7 Centurion de 135 CV turbocompressé et à refroidissement par liquide. Il entraîne avec un réducteur une hélice tripale à régime constant et pas automatique.

L'ensemble est contrôlé électroniquement par un FADEC commandé par une mono manette au tableau de bord, qui comporte 2 nouveaux instruments de contrôle moteur.



Photos Y.Despas

L'intérieur est soigné et l'avionique mise au goût du jour avec un GPS et un transpondeur mode S.

Au démarrage on est frappé par le faible niveau de bruit et l'absence de vibration. La gestion électronique simplifiée au maximum le pilotage et permet au moteur de fonctionner dans les meilleures conditions. Il suffit d'afficher le % de puissance désiré et le FADEC fait le reste ! Les qualités de vol ne sont en rien affectées par les 50kg de poids supplémentaire du moteur et les performances sont supérieures à celles du 120CV, avec une consommation moindre, de 15 à 20 l/h de Jet A1.

Ce nouveau modèle est certes séduisant, à un détail près cependant : son prix de 215.000 euros !

En savoir plus : sur le DR400/135 : <http://www.apex-aircraft.com> - Aviasport Avril 2005 essai DR400/135
sur le moteur Thielert : <http://www.thielert.com> - Info pilote 572 novembre 2003 et 598 janvier 2006



« Dimanche Hors Lit »

Tous les deuxièmes dimanches du mois, un club volontaire reçoit les pilotes des autres clubs de la région pour un petit déjeuner amical. Cette initiative du Comité Régional Aéronautique, baptisée « dimanche hors lit » rencontre un succès certain depuis sa création. Il ne s'est pas démenti ce dimanche 11 juin où les Clubs FFA de la plate forme des Milles recevaient à leur tour. Ce sont 24 avions et environ 70 personnes qui se sont rassemblées sur le terrain sous un ciel uniformément bleu et sans un souffle de vent. Chacun a pu tranquillement se restaurer selon son goût, rencontrer des copains et discuter dans une ambiance détendue et amicale avant de repartir pour d'autres vols.

Merci à ceux et celles qui ont participé à l'organisation de la matinée.



Prochains rendez-vous :

09 juillet : Pont Saint-Esprit (LFND), aéroclub Jean ORIAL
13 août Orange-Plan de Dieu (LFMO), aéroclub d'Orange-Plan de Dieu
10 septembre : Montdauphin-Saint Crépin (LFNC), aéroclub des 4 Vallées
08 octobre : Carpentras (LFNH), aéroclub du Comtat Venaissin

Site Internet du CRA 21 : <http://www.aeropaca.org>



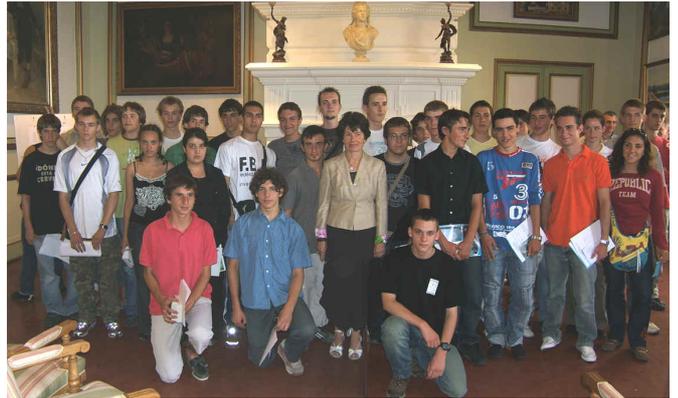
Remise des diplômes du B.I.A.

C'est dans la salle des mariages de la mairie d'Eguilles, qu'a eu lieu cette année la remise des diplômes du BIA.

51 jeunes des lycées Vauvenargues et Cézanne, du lycée Militaire à Aix et du lycée Perrin à Marseille ont réussi les épreuves de l'examen. La promotion 2006 a été baptisée du nom de Pierre CLOSTERMANN dont chaque jeune a reçu un livre.

Grâce à divers soutiens, notamment du Conseil Général, chaque jeune pourra bénéficier d'une heure d'initiation au vol moteur et d'une heure en planeur.

L'armée de l'Air, qui était représentée a également offert des baptêmes. La remise des diplômes a été suivie d'un vin d'honneur offert par la municipalité d'Eguilles que nous remercions, particulièrement en la personne de Madame GRAZZIANO, adjointe au Maire. Merci également aux proviseurs des différents établissements et à Jean LECUYOT, maître d'œuvre de cette formation et à tous les formateurs.



Sorties - Voyages - Montagne

Saint Afrique - La Rebeyrotte

Sortie sur un week-end

Samedi : Aix-St Afrique participation au rassemblement national de l'USPEG

Dans l'après midi, départ vers Pressignac Vicq, La Rebeyrotte, aérodrome privé situé à 11 nm dans le 070 de Bergerac LFBE.

Dîner et nuit à l'auberge.

Retour le dimanche

**Samedi 26
et dimanche 27 août**

Avions : EH - VP - RU

Inscription au club.

Le Jour le Plus Corse

Pas de chance, la sortie sur Propriano prévue le 18 juin, avec un maximum d'avions, a dû être annulée en raison d'une mauvaise météo, avec de la pluie et des orages sur la Corse.

On recommencera l'année prochaine...

Stage Montagne

Le stage montagne se déroulera cette année à :

**Meribel
du 15 au 29 juillet**

un avion, le F-GLVP et 4 instructeurs : Henri MERCIER, Pierre PETRON, Raymond RIPERT et Patrick BOURCHET.

Une quinzaine de pilotes sont inscrits. Chacun participe sur la durée et aux dates qu'il choisit.

Une réunion d'organisation a eu lieu le samedi 24 juin, suivie d'un très sympathique barbecue sur la terrasse auquel tous les pilotes de montagne avaient été conviés.



Photo A. Mota

Les Voyages

Après l'Espagne et le Portugal, en mai, en remplacement de Chypre annulé pour raisons météo, ce fut le Maroc, 10 jours avec 2 avions, puis la Sicile, 3 jours un avion, et enfin le Tour en France, en Bretagne, 4 jours 2 avions qui vient de se terminer. Le prochain voyage club est prévu à nouveau au Maroc début septembre avec 2 avions.

A noter aussi le voyage de 4 pilotes aux îles Scilly.

On attend maintenant avec impatience les comptes rendus et les photos qui feront rêver ceux qui ne sont pas partis. Mesdames et messieurs les voyageurs...à vos plumes !

Pour patienter, voici ci-contre une photo : Finistère, Espagne.

Nous vous signalons aussi la publication dans Aviasport du mois de juin d'un long article d'Antoine MOTA, récit du voyage effectué avec G. CASSAN et G.SANSON aux Canaries et à Madère en 2004 et illustré de belles photos.



Bienvenue

Monsieur 100%

Bravos

Ils, elles, nous ont rejoints en mai et juin :

Sylvie DROUOT	élève pilote
Jean Marie JEHANNIN	pilote
Arnaud MERCIER	élève pilote
Mehrez RAJHI	élève pilote
Olivier DAMBEZA	élève pilote
Didier CHABOT	élève pilote
Olivier LOUET	élève pilote
Jacques BOYAVAL	élève pilote
Thierry JACOB	élève pilote
Vincent NUVOLONI	élève pilote
Pascal LETOURNEAU	élève pilote
Matthieu LOURENCO	élève pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Félicitations particulières à Alexandre ROLLAND qui vient de réussir, à la première présentation, son PPL Théorique avec 100% de bonnes réponses !...

Il s'est préparé seul avec méthode et assiduité en utilisant, outre le Manuel du Pilote Privé, les questionnaires QCM de LILIENTHAL et GLIGLI.NET.

Il aura 66 ans le 2 novembre 2006 !...

B.B
Xavier GEORGES
le 22 mai, élève de A. Rostain

PPL
Philippe FERRER
Le 15 mai, élève de C. Requi, E. Lesage, R. Delaunay.
Xavier GEORGES
Le 27 mai, élève de A.Rostain

Qualif de Nuit
Daniel MAITRE ROBERT
Jacques DEDIEU
Le 11 mai

Communication

Afin de faciliter l'accueil et la communication au sein de l'ACAM, tous les membres du club, et notamment les nouveaux adhérents, pourront s'ils le souhaitent, rencontrer le président et/ou des membres du Conseil d'Administration, entre 18 et 19h, avant chaque réunion du Conseil.

Prochaine réunion le 18 juillet.

Petites annonces

Félicitations à tous

Vends :
GPS Garmin 295 couleur
+alimentation 220
+câble PC
+housse
500 €
Christian Hacout 06 60 81 13 73

Vends :
GPS Garmin III Pilot
Neuf, emballage d'origine
Acheté 2003 529€
320 €
Raymond Delaunay 06 82 90 44 26

Vends :
ENCYCLOPEDIE DE L'AVIATION
10 volumes de 1900 à 1980
Prix à débattre 04 42 20 12 66



Heures de vol

L'activité continue globalement à être soutenue. Les incidents du mois de mai ont évidemment entraîné une chute sur ZG et VP mais qui semble avoir été partiellement compensée par l'utilisation intensive des autres avions.

Silencieux pour F-GLVP

VP vient de recevoir un nouveau pot d'échappement avec un silencieux, semblable à celui de ZG.

Assurance F-BNFN

Eguilles Aviation, propriétaire du FN, renouvelle son assurance mois par mois. Avant de voler sur cet appareil, vérifiez bien que l'attestation d'assurance est à jour et figure dans les documents de l'avion.

Vente du Rallye F-BXMB

Le Rallye 150 F-BXMB arrivé en fin de potentiel moteur a été vendu à un club qui en possède plusieurs. L'USPEG ne voulait pas le remettre en état, car, au-delà du moteur, de nombreux et onéreux travaux étaient nécessaires. Cet appareil était un 3 places consommant 35 l/h. Il devrait être remplacé par un quadriplace de type Cessna 172 consommant 33 l/h.

Il servira à la fois à l'école et aux promenades et voyages des pilotes brevetés, mais pas à la formation au vol montagne comme le MB. Il devrait arriver dans les 2 ou 3 mois qui viennent.

Attention à la chaleur !

Eh, oui, c'est l'été en Provence, et il fait chaud, parfois même très chaud ! Et nos moteurs n'aiment pas ça ! Pensez à vérifier souvent la température d'huile, et si nécessaire réduisez la puissance. Si vous volez au dessus de 5000 pieds, appauvrissez le mélange, mais surtout pas trop. Cela risquerait de provoquer une surchauffe fatale pour les cylindres ! Utilisez l'EGT si il y en a un sur l'avion. N'hésitez pas à demander conseil à vos instructeurs. Après le vol, mettez les protections sur les prises d'air statiques et tubes Pitot. Et, si possible, mettez l'avion dans le hangar

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Mai	Juin	2006
RU	84.20	100.00	419.40
ZG	52.50	118.00	394.10
EH	71.55	90.00	299.50
VP	40.50	11.00	183.50
Total ACAM	249.55	319.00	1298.30
NN	41.45	62.00	280.45
MB	35.30		190.35
BD	78.45	94.00	329.40
Total USPEG	156.00	156.00	801.00
FN	9.30	28.00	45.15
Total Eguilles	9.30	28.00	45.15
TOTAL	415.25	503.00	2144.45

Prenez le plus grand soin des avions !