

le bulletin



Numéro 41.

septembre - octobre 2006

EDITO



Un bel Aéro Club

Patrick Bouchet

Après 5% de croissance en 2005, le club est parti sur une base de 10% au premier trimestre 2006. Cette progression s'applique tant aux heures de vol, qu'au nombre d'adhérents, et dans une situation financière saine.

Alors sans triomphalisme ni orgueil, j'aimerais avec vous en analyser les causes.

Je les regrouperai en 3 grands thèmes :

La flotte – le club-house – l'animation

La flotte :

Nos avions sont simples à piloter, bien équipés, bien entretenus.

Dans notre aviation, évidemment, tout le monde entretient bien, c'est-à-dire en respectant la réglementation. Mais à l'ACAM nous essayons d'entretenir mieux :

en ne laissant pas traîner des semaines ou des mois les petites pannes sur les instruments de « confort » (non obligatoires),

en planifiant les interventions pour que les temps d'immobilisation soient les plus courts et les moins pénalisants possibles,

en apportant des améliorations aux avions : remise à neuf des sièges, réfection des peintures, ajouts d'accessoires utiles au pilotage : 2^{ème} radio, indicateurs EGT, ...

Notre patrimoine s'est constitué en 20 ans, mais l'état actuel des avions est le résultat de ce qui a été fait ces 3 ou 4 dernières années.

Le club-house :

Il y a 15 ans, les membres du club se sont battus avec force pour faire admettre par tous sur l'aérodrome, que le morceau de terrain où nous sommes, revenait à l'ACAM.

Puis ils ont trouvé et installé les bungalows.

Depuis nous nous avons poursuivi sans relâche, l'entretien et l'embellissement, même s'il reste beaucoup à faire

Cet hiver encore, des travaux de couverture du toit ont été réalisés, nous mettant à l'abri des infiltrations d'eau, et nous protégeant mieux de la chaleur en été.

Grâce à ce Club-house, nous pouvons avoir une vie de club intense, de petites en grandes réunions, que ce soit pour des séances pédagogiques, une petite fête ou une assemblée générale. Tout est possible. C'est une grande chance.

L'animation :

L'ACAM vous propose diverses activités aéronautiques : des sorties et des voyages, plus ou moins lointains, du vol montagne, du vol de nuit, des stages de VSV, un rallye... Tout cela grâce au travail de nos salariés, dévoués et compétents, et à une équipe d'instructeurs bénévoles et de pilotes d'expérience qui peuvent encadrer et entraîner, en sécurité, les pilotes débutants ou moins aguerris, et leur ouvrir des perspectives, au-delà du tour de piste et du simple vol local.

Tous ces atouts, sont le fruit de décisions et d'une politique du Club, volontairement axées depuis de nombreuses années sur l'épanouissement de chaque pilote à travers la vie associative.

Qu'en sera t'il demain ?

En 2010 nous fonctionnerons et nous volerons selon les orientations prises aujourd'hui, comme par exemple le choix d'équiper ou non notre Piper EH d'un moteur diesel Thielert.

L'action et la prise de position de chacun d'entre vous, pèseront sur l'avenir de ce bel aéro-club qu'est l'ACAM.

Bons vols

EDITO

Un bel aéroclub p.1

BALISES

Un diesel pour EH ? p.2

AU DELA DU TOUR DE PISTE

*Un petit tour en France p.3-4
Vol en U.K, les îles Scilly p.5-6*



CLUB INFOS

*Activités club p. 6-7
Nouvelles - Flotte p.8
Salon aviation verte p.8*



Le moteur du Piper F-GIEH arrivera en fin de potentiel début 2007. Le moteur diesel Thielert constitue aujourd'hui une alternative intéressante au Lycoming d'origine. Ce choix serait sans doute une rupture importante. Certains peuvent la redouter, mais notre aviation, après une longue léthargie, change à grande vitesse. Il suffit de regarder les parkings : ULM, cellules en composite, nouveaux moteurs et nouvelles hélices plus économiques et plus écologiques... Ce n'est pas un hasard si va se tenir, ici dans quelques semaines, le premier salon de l'aviation verte, c'est-à-dire d'une aviation soucieuse de son environnement.

Nous ne pourrions pas, sous peine de connaître de grandes difficultés, ignorer longtemps encore ces évolutions et il est sans doute plus sage, dans la mesure du possible, de les accompagner en pensant à l'avenir.

Il est évidemment de la responsabilité du CA de poser ces questions et d'étudier sérieusement cette alternative. En attendant qu'une décision définitive soit prise - après consultation des adhérents - voici quelques éléments d'information.

La transformation

Le PA 28/161 Cadet est certifié EASA et FAA avec le moteur diesel Thielert 1.7 Centurion.

La transformation comprend le remplacement du moteur et de son bâti, de l'hélice, des modifications de l'alimentation électrique, avec déport de la batterie à l'arrière, du circuit carburant, du tableau de bord et de la commande de puissance, etc.... Cette transformation importante (le kit comprend plus de 900 pièces) est réalisée en France par le distributeur Thielert : France Aviation à Toussus le Noble. Le temps d'immobilisation de l'avion est de un mois.

Le Moteur

Construit sur la base d'un moteur automobile Mercedes, le Thielert est un diesel 4 cylindres en ligne 16 soupapes de 1689 cc3 turbocompressé, à injection directe, refroidi par liquide.

Puissance maximum 135 CV.

Consommation 15 à 20 litres/heure de Jet A1 (ou de gasoil automobile dans n'importe quelle proportion)

Il entraîne par l'intermédiaire d'un réducteur une hélice tripale à pas variable hydraulique tournant à 2300 rpm à la puissance maxi.

Le moteur et l'hélice sont sous contrôle électronique par FADEC (Full Authority Digital Engine Control) commandé par une monomanette au tableau.

Entretien

L'entretien (100h, 500h) doit être effectué dans un atelier agréé Thielert, (il en existe un à Avignon : ATA, avec une antenne mobile aux Milles) Les données enregistrées par le FADEC sont récupérées sur un ordinateur portable et transmises par mail au constructeur qui en retour indique les éventuelles interventions à effectuer.

Potentiel moteur :

Thielert vise un potentiel de 2400 heures. Compte tenu des longues procédures nécessaires qui sont en cours, il est actuellement limité à 1000 h., au bout desquelles le moteur doit être changé. Il devrait passer à 1600 heures prochainement.

Fiabilité

Le contrôle électronique est assuré par 2 FADEC, l'un prenant le relais de l'autre en cas de panne.

La gestion électronique optimisant le fonctionnement, et le refroidissement par liquide évitant les chocs thermiques sont également des facteurs de fiabilité.

Comme tout nouveau moteur, le Thielert a connu quelques problèmes.

Alarmes intempestives, corrosion du système de refroidissement, mauvaises connexions, problèmes de régulation hélice Différents incidents ont incité le BEA à émettre des recommandations que le constructeur s'est engagé à prendre en compte.

Cela n'a pas remis en cause la certification du moteur.

Ces problèmes semblent aujourd'hui résolus mais nous continuons à nous informer. Actuellement plus de 500 avions volent avec ce moteur monté d'origine sur les Diamond DA40 et DA42 et les DR400 Eco-flyers d'APEX.

Performances

Consommation :

Le Thielert consomme 20 litres/heure de Jet A1 contre 33 litres de 100LL pour le Lycoming, soit une économie de plus de 30€/h. La capacité maximum des réservoirs est ramenée à 170l soit 8h30 d'autonomie sans réserve, contre 5h45 pour le Lycoming avec 190l de 100LL

Qualités de vol

les qualités de vol de l'avion ne sont pas modifiées.

Le taux de montée est de 609 pieds/minute (MSL), la vitesse de croisière à 75% de la puissance est de 100Kt à 3000 pieds. Le turbo permet en revanche de bénéficier d'une meilleure puissance en altitude. Les distances de décollage sont équivalentes Le centrage plus avant compte tenu du poids du moteur rend le nez un peu plus lourd à l'atterrissage. Le reste du domaine de vol n'est pas affecté.

La différence de puissance, 135 CV contre 160, est compensée par la gestion électronique du moteur qui optimise son rendement et par le turbo. La pleine puissance est réellement disponible en permanence, notamment au décollage.

Charge utile

La masse max reste fixée à 1055 kg. L'ensemble moteur étant plus lourd de près de 50 kg, la charge utile est diminuée d'autant. Cependant compte tenu de la faible consommation, la différence de poids peut être compensée en emportant moins de carburant, tout en gardant une bonne autonomie.

60 litres de jet A1 représentent 48kg (densité 0.8). Avec 100 litres de Jet A1 l'autonomie, sans réserve, est encore de 5 heures.

Avec une autonomie identique de 5 h la charge utile, hors carburant, est la même que celle du PA28 Lycoming.

Bruit et pollution

Avec son hélice tripale et un pot d'échappement adapté l'avion est remarquablement silencieux et exempt de vibrations. Consommant moins il est également moins polluant.

Coûts

La transformation est actuellement de l'ordre de 43.000 € HT. Par rapport au changement habituel de moteur Lycoming, l'investissement supplémentaire nécessaire est de 30.000€.

Le changement de moteur en fin de potentiel est facturé au prorata des heures effectuées sur la base de 2400 heures de potentiel théorique, soit pour 1000 heures réelles, 1000/2400èmes du coût du moteur. (10/24 de 25000 €)

Plus d'Infos

Info-pilote N° 572 novembre 2003 Le Centurion 1.7 Thielert – Le FADEC de A à Z

Info-pilote N° 589 avril 2005 comparatif Piper PA28/ Cessna 172 à moteurs Thielert Info-pilote N° 598 janvier 2006 dossier moteur Thielert

Aviasport janvier 2006 Le BEA obtient des évolutions pour le moteur Thielert

Aviation et Pilote N° 388 mai 2006 essai PA28 diesel

Aviasport septembre 2006. Les diesels à l'épreuve

www.thielert.com

www.france-aviation.com

www.aviapro.fr

AU DELA DU TOUR DE PISTE



Un petit tour en France

Amina Albou

Un voyage de 4 jours avec 2 avions, EH et VP, et deux équipages : 6 pilotes.

Jour 1 : Les Milles – Montauban – Libourne - La Rochelle.

Le voyage commence mal, avec un problème de batterie pour EH, et c'est seulement un équipage sur deux qui prend le départ à l'heure prévue.

Après décollage des Milles, Salon nous impose l'itinéraire N-SE-EA-N. Nous passons verticale Montpellier Méditerranée, St Afrique, et arrivée à Montauban pour une pause déjeuner.

Nous "refuellons" à Libourne, suivi de plusieurs brassages d'hélice d'EH avant de redécoller pour La Rochelle.

Arrivée à La Rochelle le mécano. nous annonce que la batterie d'EH est H.S et qu'il faut la changer.

Il est plus de 18h, nous prenons un taxi et direction l'hôtel, pour déposer nos bagages.

Nous profitons de la douceur du climat océanique pour flâner sur le port et visiter la ville de La Rochelle.



La Rochelle

G.Cassan

Jour 2 : La Rochelle - Les Sables d'Olonne – La Baule – Quimper - Ouessant.

Il est environ 10h lorsque nous décollons de la Rochelle (avec une nouvelle batterie pour EH) avec un transit côtier par l'île de Ré, puis les Sables d'Olonne, l'île d'Yeu, Noirmoutier, St Nazaire.....

Le posé à Vannes ne pourra pas se faire, une "RAVE PARTY" est organisée sur le terrain, interdisant tout atterrissage!!!!

Nous décidons donc, par prudence, de nous poser à La Baule pour "refueler" VP

et changement de pilote.

13H arrivée à Quimper pour une pause déjeuner et dépôt des plans de Vol pour l'île d'Ouessant.

Nous avons de la chance d'avoir une très bonne MTO, ce qui nous permet d'effectuer un transit côtier à basse altitude et d'admirer le paysage.

Au loin, nous apercevons la Point du Raz, notre prochain point tournant pour l'île d'Ouessant.

Ouessant, l'île au large de la pointe de la Bretagne, 8 km de long sur 4 Km de large.

Les habituelles brumes caractéristiques de l'île, ne sont pas au R d V.

C'est dans le petit village de Lampaul que nous posons nos bagages. Seuls 3 touristes Japonais égarés, nous rappellent que nous étions en période de vacances estivales.

Après une dégustation de fruits de mer, nous décidons de marcher jusqu'au phare de Créach, qui se situe à l'ouest de l'île, pour admirer le soleil couchant.

En arrivant au phare c'est un spectacle magnifique. Les paysages sont sauvages et la nature est intacte. Les récifs et les côtes sont déchiquetés par les tempêtes et les vents violents. Le paysage est impressionnant.

Le lendemain, nous sommes réveillés à 5h par une "Corne de brume" et.... le chant d'un coq "Breton".

Après un solide petit déjeuner, nous partons visiter l'île à vélo, avec plus ou moins de succès suivants le nombre d'heures de vélo et la qualifications de chaque pilote !



A Ouessant

B. Guérin

Jour 3 : Ouessant - Lannion – Mont St Michel – Tours.

La côte Bretonne est toujours aussi superbe. Nous décidons de refueler à Lan-



B.G.

nion, mais là surprise il n'y a personne pour nous approvisionner en carburant. Nous partons donc à la recherche d'un restaurant. Après une demie heure de marche sous un soleil de plomb, nous trouvons enfin une cafétéria dans un centre commercial où nous pouvons nous restaurer.

Il fait de plus en plus chaud, nous décollons du terrain de Lannion après ravitaillement en carburant, direction le Mont St Michel.

Île de Brehat, St Brieuc, Cap Fréhel, la fabuleuse Baie de St Malo, le petit port de Cancale et enfin le Mont St Michel espace exceptionnel de transition entre la mer et la terre, il est aujourd'hui le site touristique de



Mont St Michel

G. C.

province le plus visité de France. Survol minimum autorisé 3 000 pieds.

Mont St Michel point tournant de notre prochaine étape, Tours.

Tours où nous attend un taxi en Bleu Blanc Rouge, qui nous emmène au centre de la ville, où nous devons déployer d'énormes efforts pour trouver un restaurant avec une télévision au menu du jour (coupe du monde de foot oblige).

La soirée est bien arrosée et très chaude par l'ambiance et le climat qui règne à Tours.

Bref, on a été des Champions, en demi-finale ce soir là et nous avons fini la soirée

en dégustant des crêpes et du cidre, au milieu de milliers de supporters bien excités.

Jour 4 : Tours - Châteaux de la Loire - Nevers - St Etienne - Les Milles.

Bien évidemment le thème principal de ce dernier voyage est le survol des Châteaux de La Loire à basse altitude ce qui nous oblige à redoubler de vigilance.

Nous descendons la Loire en admirant tous ces Châteaux. Chambord, Chenonceau, Amboise, Cheverny, Chinon,..... Ils sont tous magnifiques, avec leurs fabuleux parcs et jardins.

Et puis, on a voulu voir Vierzon, et on a vu Vierzon.....Ensuite Bourges, Nevers, avec une pause déjeuner pour les pilotes



Chenonceau

G.C.

et avitaillement Carburant pour les avions. Décollage de Nevers via St Etienne avec vol en altitude pour passer le Mont du Forez et profiter de la fraîcheur. Nous arrivons enfin aux Milles vers 18h avec une température caniculaire.

Nous avons tous été enchantés de ce voyage et nous tenons tous, à remercier tout particulièrement Yves DESPAS pour avoir proposé cet itinéraire sans malheureusement y participer. Merci aussi à Gérard CASSAN pour la partie organisation. Ainsi qu'à tous les pilotes qui ont contribué d'une façon active à maintenir une très bonne ambiance tout au long du voyage.

Participants au voyage :

Amina ABBOU, Gérard CASSAN, Pierre DANESI, Christophe DEWAVRIN, Bernard GUERIN, Rohan WRIGHT.

Avions :

DR400/140B F-GLVP
Piper PA28 Cadet F-GIEH
Total : 35 heures de vol



Vol en U.K, les îles Scilly

Patrick Elkan - Jean-Yves Suscillon

Désireux de sortir des sentiers battus et des traditionnels voyages vers les pays du sud où le soleil brille toujours - enfin presque - car 2 d'entre nous ont bénéficié d'un temps londonien à ... Grenade au mois de mai, nous décidons de mettre le cap sur la Cornouailles et son bout du monde aux allures de Côte d'azur : les Iles Scilly petit chapelet d'Iles posé en plein Atlantique, caressé par le Gulf Stream et décoré de fleurs exotiques, de cactus, de palmiers aux plages d'un sable blanc et aux eaux turquoise dignes des plus beaux lagons polynésiens - et je sais de quoi je parle.



Les Scilly

J.Y. Suscillon

Pour y arriver, le programme était le suivant : Aix - la côte Nord de la France - Cambridge - le pays de Galles - la Cornouailles et les îles Scilly et enfin le retour par la Bretagne et la côte Ouest puis Aix. L'achat des cartes Jeppesen pour l'Angleterre et du Botlang nous permet de choisir les terrains accessibles en fonction de nos choix de destination, des problèmes de douane et enfin de la prévision des survols maritimes. Vu la température de l'eau nous avons prévu d'embarquer des gilets et un canot.

Pour notre premier jour la décision a été prise de faire escale pour la mer et de posséder une infrastructure complète : carburant, douane, météo, plan de vol..., des horaires d'accessibilité compatible avec notre programme et enfin de trouver en ville, avec quelques difficultés, des chambres pour se loger. Pour atteindre notre destination nous avons fait escale à Ussel pour changement de pilote et à Tours

Sorigny pour nous restaurer, refueller, et de nouveau changer de pilote. De Tours nous avons mis le cap sur Le Havre et le pont de Normandie, les falaises d'Étretat, 500 ft sur la mer, la magnifique baie de Somme, et enfin un atterrissage au QFU 14, au Touquet à 17h25 après une journée de vol de près de 5h30 dans un temps de curé.

Jusqu'ici tout va bien !
Taxi, hôtel réservé à l'avance - il fallait cela car tout était complet - Ne restait plus qu'à trouver un restaurant ...typique pour tout-touriste où la qualité de la nourriture ne fut égalée que par un vin blanc insipide chaudement recommandé par le serveur ! La spécialité maison une tarte aux pommes datant de 1852, finit de nous achever. Étrange que cette ville du Touquet-Paris Plage qui fut un haut lieu du tourisme du début du siècle- le précédent - succomba au tourisme de masse, au front de mer assassiné par des immeubles tous aussi laids les uns que les autres parmi lesquels quelques superbes maisons à colombages font néanmoins de la résistance. Mais pour combien de temps encore? Le lendemain, dimanche aucun taxi de



Étretat

P. Elkan

disponible.

Qu'à cela ne tienne, le directeur de l'aéroport himself vient nous chercher.

On sent à la qualité du service que la clientèle anglo saxonne n'est pas loin

Il faudrait envoyer en stage au Touquet bon nombre d'exploitant d'aérodrome de l'hexagone!

Pour la 2ème journée nous avons prévu de nous poser à Duxford qui se situe à quelques "statue miles" au sud de Cambridge. Sur ce terrain se trouve un magnifique musée aéronautique - un des plus grands du monde - orienté principalement sur les avions de la dernière guerre - mais on y trouve également un des 1ers exemplaires de Concorde, des avions de la 1ère guerre mondiale, les premiers avions de ligne avec visite des cockpits et quelques avions de la 1ère guerre du golf (avion furtif, B 52, ...)

Le contrôle, contacté par E-Mail avant notre départ d'Aix, nous avait fourni les dernières consignes d'utilisations et les documents douaniers nécessaires pour venir atterrir.

A peine 15 minutes après le décollage du Touquet nous voici lâché avec London Info sur 124.6 et rapidement nos appréhensions

sur notre anglais ont été vite levées. Nous les comprenons et arrivons à nous faire comprendre.

Arrivés en approche finale nous avons du effectuer une remise des gaz en raison du trafic important d'avions de tous types évoluant dans la zone et nous posons en 24 gauche – la droite étant une piste en herbe au gazon ... typiquement anglais.

Durée du vol 1h26.

Nous avons été très bien accueillis par des contrôleurs efficaces et courtois.

Seule l'essence à 2 euros gâche un peu la fête. Avion garé et bâché, nous avons entrepris la visite du musée, un grand moment!!



En fin d'après midi un bus local nous déposait dans le centre de Cambridge et un taxi à notre BB pour la nuit. Repas sympathique dans un petit resto de Cambridge.

Jusqu'ici tout va bien !

Le lendemain, **jour 3**, après un sérieux briefing Météo, nous décidons de partir en direction du pays de Galles avant l'arrivée, à court terme, d'une perturbation prévue sur Duxford. Autre bonne nouvelle, nul besoin de déposer des plans de vol tant que l'on reste au Royaume Uni. Par contre, attention aux heures de fermeture des terrains ; aussi demandons nous au contrôleur de Duxford de prévenir le contrôleur d'Haverfordwest de notre arrivée avant 17h30 ce qu'il fait avec gentillesse.

En route vers l'ouest nous traversons effectivement le front en survolant un nombre impressionnant d'aérodromes qui nous rappellent que l'Angleterre est une grande nation aéronautique. Seulement deux fréquences avec London info : 124.60 et 124.75 sont nécessaires pour traverser le pays d'est en ouest. A l'arrivée sur le Pays de Galles un superbe soleil nous accueille et une belle visi nous permet d'apercevoir l'Irlande, nous donnant des idées pour un prochain voyage. Nous longeons la côte Nord et Ouest de la région dans une lumière d'un autre temps pour nous poser à Haverfordwest à 17h25 en piste 21. Fermeture de l'aéroport à 17h30 !! Heureusement que nous avions pris la précaution de les avertir de notre arrivée par téléphone avant de partir. Durée du vol 2h32.

Un chauffeur de taxi très coopératif s'est proposé d'appeler plusieurs hôtels afin de nous trouver des chambres. Nous avons donc passé la nuit dans cette petite ville

Galloise pittoresque.
Jusqu'ici tout va bien !

Jour 4, point météo et c'est pas franchement folichon. En fonction des conditions climatiques brumeuses sur le nord des Cornouailles la traversée du « Bristol Channel » se fera à 1000 ft entre Swansea et Lynton sur la côte nord du Devon et ensuite nous avons cheminé le long de la côte ouest des Cornwall jusqu'au terrain de Land's end. Ne pas omettre de contacter le terrain de Culdrose, aéroport à vocation militaire, car notre trajectoire nous fait traverser leur zone. Land'end terrain en herbe (avec pas moins de 3 pistes comme de nombreux terrains anglais construits pendant la seconde guerre mondiale) d'un vert britannique, couleur paysage, donc pas évident à repérer pour un aéroport relativement important : nombreux vols quotidiens à destination des îles Scilly. QFU 27. Durée du vol 02h13.

Accueil coopératif et très professionnel. Après avoir pris soin de notre avion, un taxi nous transporte jusqu'à la ville de Penzance où nous avons trouvé un hôtel charmant avec vue sur la mer et le mont St Michel local.

Déjeuner et dîner dans 2 lieux fort sympathiques avec un accueil très chaleureux .

Jusqu'ici tout va bien !

5è jour et vol prévu aller et retour pour les îles Scilly situé à 28 NM. Le manuel de vol en mains, il nous faut vérifier les distances de décollage de l'avion vu la configuration du site et nous en concluons rapidement qu'il nous faut y aller avec seulement la moitié de carburant. Le taxi qui nous amène à l'aéroport est écossais – pas en kilt mais avec son couvre chef et sa bouille



Aux Scilly...

J.Y. S.



St Mary

J.Y. S.

typique de sa région et un accent qui nous ramène à la réalité de notre compréhension de la langue de Shakespeare et laissons le soin à Patrick assis à ses côtés le soin de faire semblant de tout comprendre. Arrivé à l'aéroport, nous levons les yeux : tempête de ciel bleu – vive l'Angleterre. 25 minutes de vol sous contrôle à 1500 ft et cheminement obligatoire en raison du trafic important pour nous poser une pre-



Finale 33...

J.Y. S.

mière fois à St Mary's piste 15/33 de 600 m très fortement bombée en son milieu.(on ne voit en courte finale 33 que la moitié de la piste) Une règle d'or : on ne se pose et on ne décolle qu'après clearance du contrôle car en l'absence de taxiway on ne voit pas les avions qui backtrackent.

Pas de problème pour Captain Patrick qui nous pose le BD comme un 320 à Orly.. On va rendre visite au contrôleur qui nous autorise à faire le tour des îles avec changement de pilote à chaque fois. Encore une fois un accueil des plus sympathiques. Avant d'aller déjeuner, David fait son tour et les 3 autres filment et photographient à tout va.

Déjeuner dans une auberge sympathique avec une vue à couper le souffle puis on va digérer tout ça en se baladant sur l'île principale où les fleurs explosent de couleurs, les cottages blottis contre les collines avec leurs délicieux jardins. Ici tout respire la sérénité; il flotte comme un air hors du temps.

Il faut un temps pour tout, pour la poésie et pour le retour déjà. Christian et Jean Yves font chacun un décollage et un atterrissage et retour sur Land's End.

Nous profitons des installations de lavage de l'aéroport pour donner un coup de propre au BD qui semble apprécier.

Jusqu'ici tout va bien !

Le 6è jour avant de quitter la Cornouailles nous appelons Dinard pour vérifier qu'il n'y a pas besoin de préavis pour rendre le terrain douanier, après 10 coups de fil auprès de notre chère administration, le contrôleur de la tour nous dit : pas de Pb pour la douane mais 300 pieds de plafond et VFR spécial. « Ca devrait se lever dans la matinée »

Ca devrait qu'il disait !

Bon on se met en vol et on avisera.

Décollage en 16 à Land's End puis Plymouth, Exmouth, la Cornouailles nous dévoile toute sa beauté dans une lumière de cinéma et puis cap au 120° pour une traversée maritime.

Un contrôle radar efficace nous permet de traverser des zones militaires et venant au devant de nos désirs nous propose une directe sur Granville au travers de la classe A des îles Anglo-Normandes. On croit rêver Tu parles Charles qu'on est preneur ! Il nous suivra jusqu'au bout nous faisant changer d'altitude et de cap pour éviter un trafic commercial. Jusqu'ici tout va bien !

Au FL60, on voit nettement le plafond de nuage sur les côtes françaises.

Ca y est les ennuis commencent !

On descend pour passer dessous pour finir à 1000 ft cap direct sur le Mont St Michel autour duquel nous faisons un tour dans une visi digne d'un hiver londonien. On se pose à Dinard, face à l'ouest, avec un plafond à 500 ft après 2h34 de vol. On refuele, on essaie de trouver la salle de l'aviation générale – on la trouve : sinistre, personne n'est présent les bureaux encombrés sont vides de leurs fonctionnaires puis la douane !. Une douanière au physique peu encourageant – c'est comme ça qu'on dit ! - et à l'accueil typique qui nous donne envie de déposer un plan de vol pour retourner en Angleterre. Direction le restaurant. Il est 13h30 limite pour manger nous dit la serveuse. Et oui, nous sommes de retour en France !

Briefing météo et nous choisissons de tracer direct sur Quimper la côte nord de la Bretagne étant complètement bâchée.

La première partie du trajet est limite, la visi étant très dégradée 2 à 3 km par moment, vol entre 1000 et 1500 ft sol, mais nous savons que sur Quimper c'est grand bleu. Ayant passé les montagnes noires, le temps devint superbe nous mettons alors le cap sur Douarenez puis la côte jusqu'à la pointe du Raz et le phare d'Ar-Men. Retour par la côte sud par Pont l'Abbé, Bénédet et enfin Quimper, ou nous posons à 16h20 en piste 06.

Les appareils photos ont crépité pendant 01h50 de ce vol touristique.

Automate TOTAL, sortie de l'aérodrome

par la Gendarmerie avec un code difficile à trouver, personne pour nous renseigner, paiement des taxes dans l'aérogare au comptoir de la chambre de commerce, bonjour l'accueil. Une taxi woman nous amène à notre demande dans un hôtel sympa plein centre qui nous permettra de visiter cette superbe cité avec une cathédrale de toute beauté, des ruelles bordées de maisons à colombages. Un bon repas clôturera cette journée

Jusqu'ici tout va bien !

7è jour De retour à l'aéroport, nous constatons que la salle réservée à l'aviation générale est totalement inopérante, inacceptable pour une plateforme de cette importance. Que doivent penser nos amis British – pour ne parler que d'eux - quand ils débarquent ici ? Je n'ose le penser. Nous sommes obligés de monter dans la tour pour avoir des infos et cette pénitence sera récompensée par la présence de la – charmante – contrôleuse aux pieds nus qui nous permettra de déposer notre plan de vol pour Belle Ile.

Nous quittons à regret Quimper pour nous rendre à Belle Ile où nous avons prévu de déjeuner. Après 01h15 de vol via les Glénans et Quiberon nous nous posons à

Belle Ile qui porte vraiment bien son nom. Seul l'accueil particulièrement désagréable du fonctionnaire chargé du trafic pourrait nous faire regretter notre vol mais un déjeuner délicieux dans un restaurant à la vue merveilleuse sous un soleil radieux et un petit Muscadet sur Lie nous laissera de Belle Ile une bonne impression.

2 heures de vol après et un survol de golf du Morbihan, la Baule, Noirmoutier, l'Île d'Yeu, les Sables d'Olonne et la Tranche sur Mer nous nous posons en 28 à la Rochelle.

Nous attachons solidement l'avion car la météo prévoit de gros orages pour cette nuit. Comme d'hab., hôtel (une chance il reste de la place dans l'hôtel St Jean qui donne directement sur le port), ballade dans les rues, dîner dans un restau de poissons très couru. Bof ! Pas de trace de pluie mais alors pas la queue d'une goutte de pluie !

Jusqu'ici tout va bien !

8è et dernier jour

La météo n'annonce rien de bon qui vaille. Nous choisissons de passer par Poitiers et le nord du massif central plutôt que l'option par les Cévennes pour relier Aix. La météo ne correspond pas vraiment aux prévisions du matin.

Messieurs les météorologues, il vous reste encore du boulot !

En cours de route, en fonction des données météo recueillies en vol, nous décidons de nous poser à Vichy en 19 sur ce terrain non contrôlé à l'heure de notre arrivée, où l'automate TOTAL nous permettra de rejoindre Aix avec une météo qui s'améliore vers l'Est mais qui se dégrade vers le Sud.

Nous appelons Marseille, il a flotté comme vache qui pisse une partie de la matinée et ça semble s'améliorer.

Nous redécollons fissa de Vichy puis cap sur St Etienne laissons Valence à notre gauche, vu la couleur et la forme des nuages, puis la vallée du Rhône à Montélimar, Avignon et la maison.

Au total près de 26 heures de vol d'un voyage très agréable. La circulation aérienne, les contrôles d'aéroport, les formalités en générales dans le cadre du vol VFR au Royaume Uni ne posent aucun problème. Les contacts sont toujours courtois et chaleureux mais très professionnels. La variété des paysages survolés de la côte Ouest de la France au Sud de l'Angleterre et du pays de Galle est un régal pour les yeux et les photographes.



Même si l'Angleterre n'est pas dans l'espace Schengen, il est possible de faire ouvrir pratiquement n'importe quel terrain à la douane sur demande avec un préavis réduit (6h à 24h). Par contre, attention aux horaires d'ouverture et de fermeture des terrains. Ce voyage au nord de la Loire nous a donné l'envie d'aller plus loin et de pousser jusqu'à l'Irlande, l'Ecosse ou de bifurquer à droite sur les pays baltes et pourquoi pas le Cap Nord.

Rendez vous l'année prochaine.

Participants au voyage :

Bernard David, Patrick Elkan, Christian Hacout, Jean-Yves Suscillon

Avion :

Piper PA28 Archer F-GNBD



Sortie « Bain d'Automne » à Venise

Avec ou sans bain, la traditionnelle sortie d'automne de l'ACAM aura lieu à :

Venise
samedi 30 septembre - dimanche 1er octobre

Trajet par Barcelonnette, le col de l'Arche, étape à Voghera, et Venezia San Nicolo. Environ 8 heures de vol aller et retour.

4 avions sont prévus : EH-VP-BD-FN. Un instructeur : Patrick Bourchet. Il y a encore quelques places. Inscriptions au Club.

briefing préparatoire
lundi 18 septembre à 18 heures au Club

Saint Afrique - La Rebeyrotte

La sortie prévue vers Bergerac les 26 et 27 août s'est arrêtée à St Afrique pour des raisons météo.

Partie remise au printemps !

Voyage au Maroc

Un avion, le Piper F-GNBD, est parti au Maroc du 2 au 10 septembre avec 4 personnes.

Sorties - Voyages

Prochaines sorties

2 sorties sont encore prévues en 2006 :

Saint Crepin - Barcelonnette
Dimanche 29 octobre

L'occasion de se faire lâcher sur ces 2 terrains, et d'un repas convivial au « Planeur » à Barcelonnette.

Tour du Mont-Blanc
Dimanche 10 décembre

Une ballade magnifique dans la splendeur hivernale du massif du Mont Blanc. A ne pas manquer.

Plus d'infos : surveillez les panneaux d'affichage



Vol Montagne - Vol de Nuit

Stage montagne - Meribel 2006

C'est à Meribel qu'a eu lieu cette année le stage de vol montagne.

Sur 2 semaines, du 15 au 29 juillet, 4 instructeurs (Henri Mercier, Raymond Ripert, Pierre Petron et Patrick Bourchet) se sont relayés pour initier, perfectionner et entraîner une dizaine de pilotes aux subtilités du vol montagne et des atterrissages sur les altisurfaces et altiports avoisinants, avec le DR400/140B F-GLVP.

Nul doute qu'après cela ces pilotes doivent trouver la piste d'Aix bien plate et beaucoup trop longue !

De quoi inciter certains peut-être à poursuivre jusqu'à la qualif montagne ? Le vol montagne à l'ACAM ne s'arrête pas avec le stage... N'hésitez pas à contacter nos instructeurs montagne.

Merci à Gérard Cassan pour l'organisation.

Vol de Nuit à Avignon

Les séances de vol de nuit reprendront, comme l'hiver dernier, avec un avion déplacé pour 2 ou 3 jours à Avignon Caumont, à partir de novembre.

Des infos plus précises seront affichées en temps voulu au Club.

A signaler : un dossier sur le vol de nuit dans Info Pilote N°605 d'Août 2006.

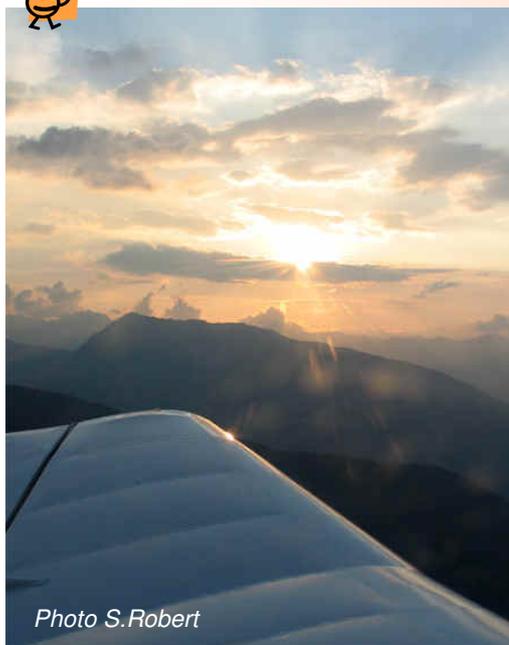


Photo S.Robert



Anglais aéro

« Ready to departure »...une session de cours d'anglais aéronautique débutera à la mi-novembre. Elle comportera 8 séances suivies d'un test en vol.

Les cours seront assurés par **Patrick BOURCHET** et **Benoît FOUSSARD**, instructeurs et contrôleurs aériens.

Rappelons qu'une bonne pratique de la phraséologie en anglais est obligatoire pour voler hors de France.

Les pilotes intéressés peuvent se faire connaître dès maintenant. (liste d'inscription au club). Participation : 40 euros.(hors test en vol)

Cours théoriques BB/PPL

La session 2006-2007 des cours théoriques de préparation au BB et au PPL, débutera :

Jeudi 12 octobre à 19 heures au Club

L'ensemble comportera une soixantaine d'heures de cours entre octobre 2006 et mai 2007.

Les séances auront lieu tous les jeudis (sauf pendant les congés scolaires), de 19 à 21 h au club.

Intervenant : **Arnaud ROSTAIN**, instructeur.

Nous conseillons vivement aux élèves pilotes de suivre ces cours, pour leur formation et pour faciliter leur réussite aux examens théoriques.

Renseignements et inscriptions auprès de Arnaud Rostain.

Participation : 80 euros pour l'ensemble de la session..



Assogora

Comme tous les ans, l'ACAM tiendra un stand d'information à la journée des associations du Pays d'Aix qui aura lieu :

**Dimanche 10 septembre
De 9 heures à 18 heures**

Le stand N° 20, sera situé en haut du Cours Mirabeau.

Il faut assurer une présence permanente pour informer le public.

Merci de vous inscrire (liste d'inscription affichée au Club) ou contactez Yves DESPAS : tel 04 90 07 52 78, mail : y.despas@wanadoo.fr

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en juillet et août :	
Dominique CHARRON	élève pilote
Christine MORIN	pilote
Lucas MARTINET	élève pilote
Marianne RUIZ	élève pilote
Nicolas LE MER	pilote
Chantal PRADELLES	élève pilote
Franck LUCCIONI	élève pilote
Robin BREUNEVAL	élève pilote
Remi PATRON	pilote
Alexia DURANSON	élève pilote
Didier DUFOUR	élève pilote
Christian LOUIS	pilote
Olivier MONTEIL	pilote
Roland PETREQUIN	pilote
Anthony CARETTO	pilote

Nouveaux brevetés :

Brevet de Base :

Stephan AVAKIAN
le 30 juin, élève de M. Conan

Licence PPL :

Olivier KAPS
Le 5 juillet, élève de A. Delanny

Thierry MACE
Le 5 juillet, élève de A. Rostain

Eric SARDI
Le 26 août, élève de C. Requi

Félicitations à tous

Bienvenue à l'ACAM.

Prise USB

Un geste sympathique

Quelques pilotes du Club, ayant perdu leur aptitude médicale à titre provisoire ou définitif, ont néanmoins la possibilité de voler en double commande avec un instructeur.

Le Conseil d'Administration, sur proposition de Patrick BOURCHET, a décidé que pour eux, la double commande serait gratuite et les heures facturées au tarif solo.

Les pilotes concernés doivent au préalable obtenir l'accord du Président.

C'est un geste sympathique pour ces pilotes, touchés dans leur santé, et lourdement pénalisés par la perte de leur aptitude.

Une prise USB, disponible à coté de l'écran des réservations, vous permet désormais d'avoir accès librement à l'ordinateur.

Vous pouvez avec une clé USB, récupérer des documents ou des photos, ou en déposer pour les mettre à disposition de tous.

Entre autres, tous les manuels de vol des avions sont ainsi disponibles.

« Castagne »

La soirée « Châtaignes » aura lieu le :

Samedi 4 novembre

Organisée avec nos amis de l'ANEG, cette soirée conviviale, où l'on déguste des châtaignes grillées, accompagnées de charcuterie et de vin blanc aura lieu pour la 4ème fois. Nul doute qu'elle aura le même succès que les années précédentes.



Flotte

Heures de vol

Chère 100LL !

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Juillet	Août	
RU	101.30	91.10	610.40
ZG	99.00	78.20	571.00
EH	70.45	55.35	419.25
VP	89.05	56.25	321.10
Total ACAM	360.20	281.30	1922.15
NN	68.40	44.50	394.20
MB			192.20
BD	40.20	14.40	389.30
Total ANEG	109.00	59.30	976.10
FN	22.10	34.35	92.50
Total Eguilles	22.10	34.35	92.50
TOTAL	491.30	375.35	2991.15

Le nombre d'heures de vol continue à progresser par rapport à 2005.

Pour les seuls avions de l'ACAM, la progression est de près de 400 h, soit 25%, pour la période du 1/01 au 31/08.

Pour l'ANEG, la vente de MB entraîne évidemment une chute.

Stabilité pour le FN d'Eguilles Aviation

Le litre de d'essence 100LL vient de passer à 1.64 €, (+ 9 centimes).

Longerons RU

La mise en conformité avec la réglementation des longerons de RU sera effectuée prochainement. Elle entraînera une immobilisation de l'avion de 15 jours minimum.



Actualité LFMA

1^{er} Salon de l' Aviation Verte Européen

Le premier salon européen dédié à l'aviation verte se tiendra sur l'

**aérodrome d'Aix-les-Milles
les 13, 14 et 15 octobre 2006.**

L'aviation verte propose une nouvelle approche de l'aviation générale qui donne la priorité au **respect de l'environnement**, au **développement durable** et la responsabilisation des acteurs du secteur en terme d'écologie.

Le Salon de l'Aviation Verte est le premier salon en Europe spécialement consacré à l'aviation générale et aux questions environnementales. Il proposera un état des lieux des technologies au service de la réduction des nuisances.

De nombreux exposants, constructeurs, équipementiers, sociétés de services et de travail aérien seront présents.

L'ACAM participera à la tenue du stand du Comité Régional Aéronautique PACA, représentant la FFA.

La présence de membres du Club sur le stand et au club est indispensable. Ce sera un événement important.

Le salon sera réservé aux professionnels le vendredi 13 après midi et le samedi 14 matin. Il sera ouvert au public le samedi après midi et le dimanche (entrée 3 euros)

Pour plus d'infos :

<http://www.aviation-verte.com>