

le bulletin



Numéro 42.

novembre - décembre 2006

EDITO



Crise de croissance

Patrick Bouchet

Il y a 2 mois je vous expliquais que nous possédions un bel aéroclub. Aujourd'hui face aux difficultés pour trouver un avion d'école, ou pour un vol local, libre, je dirais que nous sommes victime de notre succès qui se transforme en crise de croissance.

Bien sûr l'indisponibilité des avions d'école est due à l'entretien nécessaire et obligatoire avec des butées horaires que l'on ne peut pas dépasser.

Cet automne : le Dauphin RU avait la révision longerons (2 semaines en septembre) puis une grande visite (6 ans 2000heures) 3 semaines d'immobilisation en ce moment.

Le Dauphin ZG a un changement de moteur : 1 semaine début décembre.

Le Cessna 150 a eu une grande visite et un changement moteur groupés : 4 semaines en octobre.

Au total : 2 mois et demi avec un avion école en moins et l'absence du Rallye depuis mai. Il doit être remplacé par un Cessna 172, mais on n'achète pas un avion si facilement.

D'autre part nos avions ont effectués 100 heures de plus que prévu. Avant l'été le conseil d'administration voyait toutes ces révisions se profiler pour décembre-janvier, période de mauvaise météo et de baisse d'activité traditionnelle.

Par contre à la rentrée c'est toujours le rush chez les élèves et cette année plus que d'autres puisque le nombre d'adhérents débutants, une quarantaine cette année, est en augmentation de 100% par rapport à l'année dernière.

Pour terminer la météo a été très favorable, donnant envie de voler à tous les pilotes brevetés ou élèves et tous ces vols ont généré quelques pannes (2 batteries, une magnéto) mais aussi quelques casses de train avant ! Le RU en septembre, jambe de train changée en 2 jours, et puis fin octobre celui de VP à réparer. Mais là c'est un point d'attente qui semble avoir bougé et la réparation va prendre 2 à 3 semaines (dépose du moteur et du tableau de bord, réparation du bois) dans un atelier qui ne nous attendait pas.

Voilà pourquoi il est difficile de trouver un avion école! Je demande d'ailleurs à tous de réserver des créneaux aussi courts que possibles, aux brevetés de libérer le samedi etc.

Bien sur nous avons pensé louer un avion type dauphin 120cv, le club aurait perdu de l'argent mais le service rendu aux adhérents aurait été meilleur. Nous n'en avons pas trouvé.

A plus long terme le moment semble venu d'acheter un avion d'école supplémentaire. En juillet cette réflexion aurait été saugrenue; aujourd'hui elle est réaliste, le bilan 2006 devrait être positif, la demande est là, le financement doit être possible.

Le conseil d'administration étudie la question, il doit en même temps décider ce mois ci, du changement du moteur du Piper EH qui se profile pour janvier : Thielert-Diesel ou Lycoming-essence.

Je l'écris pour les nouveaux venus dans l'aviation de loisir : le prix d'une heure de vol est d'autant moins élevé que les avions volent beaucoup, l'Acam a cet avantage, l'inconvénient lié : parfois les pilotes manquent d'avion.

La fin de nos gros entretiens dans un mois, l'arrivée d'un ou deux avions dans les 6 prochains mois devraient corriger la situation.

Bons vols

EDITO

Crise de croissance p.1

BALISES

Le Salon de l'aviation verte p.2-3



AU DELA DU TOUR DE PISTE

C'est où le Maroc ? p.4-5

MEMO PILOTE

L'Information Aéronautique p.6

CLUB INFOS

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



Un succès

Patrick Bouchet



Le stand des aéroclubs

Plus d'une quarantaine d'exposants, une demi douzaine de nouveaux avions, près de 4000 visiteurs en 2 jours, des riverains, des personnes qui aiment les avions, des pilotes...

Nous avons discuté avec les riverains, relancée la charte de l'aérodrome, rencontré les élus.

Les 137 entreprises de la région PACA qui travaillent pour l'aéronautique sont sorties de l'ombre.

Nous avons aussi beaucoup échangé entre les 4 clubs affiliés à la fédération française aéronautique, puisque nous tenions un stand commun.

Pour finir, je remercie la trentaine de pilotes de l'ACAM qui ont donné bénévolement une journée aux organisateurs du salon pour accomplir les tâches nécessaires à une importante manifestation publique. Il y avait aussi une vingtaine de pilotes des autres clubs, montrant ainsi à tous que le bénévolat et les associations existent dans l'aviation de loisir.

Voilà pourquoi nous pouvons dire que ce fut un succès.

Un salon tourné vers l'avenir

Yves Despas

Le premier Salon de l'Aviation Verte Européen (SAVE) s'est tenu les 13, 14 et 15 octobre sur notre terrain d'Aix les Milles.

Même si l'expression a pu surprendre, voire provoquer quelques sourires ironiques, l'aviation verte propose une nouvelle approche de l'aviation générale qui donne la priorité au respect de l'environnement, au développement durable et veille à la responsabilisation des acteurs du secteur en termes d'écologie. Elle vise à l'amélioration de la qualité de vie et à inciter les industriels à prendre conscience de l'impact de leurs activités sur l'environnement.

Décidé il y a moins d'un an, préparé en à peine 6 mois, au départ le pari était osé qui visait à présenter un panorama aussi complet que possible des technologies les plus avancées en termes de réduction des nuisances et d'offrir un salon de qualité à la fois aux professionnels, aux clients des industriels et au grand public.

Organisé par l'Association des Entreprises du Pôle d'Activité d'Aix en Provence, en coordination avec la Direction de l'Aviation Civile Sud Est, et avec l'appui de nombreux partenaires, ce salon, unique en son genre, a connu pour sa première édition un réel succès, avec plus de 50 exposants et 4000 visiteurs, bénéficiant de surcroît, d'un soleil généreux.

La thématique du salon : l'environnement et sa protection, les nouvelles technologies et l'innovation, la formation et la sensibilisation des acteurs de l'aviation générale, était déclinée sous différentes formes :

Une exposition statique de matériels : On pouvait voir notamment le prototype d'une hélice silencieuse à 5 pales pour avions légers fruit d'une collaboration entre

la DGAC, l'ONERA et l'hélicier DUC, dont les essais en vol devraient débiter en décembre avec pour objectif une certification en 2007 et une commercialisation en 2008, des échappements avec silencieux SCAI TECH et CHABORD, le moteur diesel SMA...

Une exposition statique d'aéronefs Des ULM bien sur, Zenair, Gl, Dynaéro dont un MCR avec un moteur diesel, des avions de nouvelle génération en composition tels le Lionceau et le triplace Lion d'Issoire Aviation équipés de moteurs Rotax tout comme le superbe Aquila, et les Diamond DA40 et DA42 motorisés avec le diesel Thielert, des avions plus classiques mais re-

motorisés diesel comme l'Ecoflyers d'Apex avec le Thielert ou le Cessna 182 avec le SMA. Présents aussi un Liberty XL2 avec un Continental 125cv et un Cessna Skyhawk 180cv, très beau mais un peu décalé et, plus écologiques un planeur et des para moteurs, et quelques constructeurs amateurs qui présentaient notamment des appareils avec des moteurs diesels.

Coté hélico un Kompress ULM et le constructeur aixois Bruno Guimbal présentait le Cabri et le drone équipé de caméras qui en en a été extrapolé en collaboration avec Eurocopter.

Un beau « plateau » complété par un Canadair de la Sécurité Civile dont on sait évidemment l'importance pour la protection de notre environnement.

Des conférences

Des conférences avec des professionnels et des institutions proposaient des débats sur des questions d'environnement et d'actualité

Outre les industriels et les entreprises, étaient présents également des instituts et écoles de formation et tous les représentants des activités aéronautiques, la FFA et les aéroclubs, la FFPLUM, les parachutistes, Handy Flying avec un Rallye spécialement équipé pour les handicapés...

Des animations ludiques et éducatives, des simulateurs de vol étaient proposés au public jeune et adulte.

Enfin, il faut le souligner, les associations de défense des riverains d'aérodromes avaient été conviées et étaient représentées notamment par le Collectif des Associations contre les Nuisances de l'Aviation Légère (CANAL)



Diamond DA40

Que conclure de la tenue de ce premier salon ?

D'abord, l'aviation fait toujours rêver et la présence du public autour des avions mais aussi massé derrière les barrières pour simplement regarder les avions décoller et atterrir en était la preuve.

Mais quelle aviation ?

Soyons lucides, celle que l'on connaît avec ses avions et ses moteurs conçus il y a 40 ou 50 ans appartient au passé et décline d'ailleurs lentement depuis de nombreuses années. Moins de pilotes, moins d'avions, pas de renouvellement de la flotte, trop chère, trop polluante... Dans le même temps le mouvement ULM connaît un développement extraordinaire.

Sous de multiples pressions, innovations technologiques, contraintes économiques, préoccupations environnementales, une autre aviation est née ces dernières années, dont témoignait ce salon, avec les ULM et des avions et moteurs de nouvelle génération, une aviation d'aujourd'hui, plus moderne et mieux intégrée dans son environnement et finalement seule garante que demain le rêve sera encore possible. Aujourd'hui, les leaders en matière de

vente d'avions légers ne sont plus Cessna et Piper, mais Diamond et Cirrus, inconnus il y a moins de 10 ans.

L'existence et le succès de ce salon témoigne d'ailleurs d'une évolution des esprits et des mentalités dans le milieu aéronautique. Sauf à gravement hypothéquer son avenir, aucun acteur de l'aviation légère, y compris bien sûr l'ACAM, ne peut ignorer plus longtemps cette évolution, même s'il faut rompre avec d'anciennes habitudes.

La tenue de ce salon sur le terrain d'Aix les Milles est également intéressante sous d'autres aspects :

pour l'évolution des relations entre la population et « son » aérodrome . L'ouverture au public, même temporaire, contribue à ce que le terrain n'apparaisse plus comme une zone interdite et secrète mais comme un élément « civilisé » intégré au territoire.

Sur le plan économique.

Consciente de l'existence d'une activité aéronautique diffuse sur le Pays d'Aix, l'Association des Entreprises du Pôle d'Activité d'Aix en Provence souhaite faire émerger et structurer un Pôle Aéronautique de Croissance, secteur à forte potentialité en termes de création d'emplois et d'implanta-

tion d'entreprises. L'objectif, est de susciter la venue d'une vingtaine d'entreprises impliquées dans la filière aéronautique, en privilégiant les entreprises concourant au développement durable de l'aviation générale. L'objectif est la création de plus de trois cent emplois sous un horizon de cinq ans.

Ainsi, loin d'apparaître uniquement comme une source de nuisance, l'aérodrome, selon les termes de Madame Maryse Joissans-Masini, maire d'Aix en Provence, « constitue une chance supplémentaire, à condition qu'il sache garder une taille humaine, respectueuse de son environnement, de ses usagers et de ses riverains. »

En s'appuyant sur le succès de ce premier salon, un second Salon de l'Aviation Verte Européen devrait être organisé en 2008.

Photos Yves Despas



L'Aquila 210



Hélice à 5 pales



Moteur diesel SMA



Le Lion d'Issoire Aviation

AU DELA DU TOUR DE PISTE



C'est où le Maroc ?

Georges Kouyoumontzakis

En aviation même si vous croyez avoir tout préparé vous pouvez être sûr que quelque chose arrivera qui mettra du piquant dans votre aventure !

Nous devons partir au Maroc du 2 au 10 septembre, 7 personnes (dont 5 pilotes, un élève pilote et une passagère) et deux avions EH et BD !

Les canots étaient réservés, Frédéric avait déjà sorti toutes les cartes et les navigations étaient prêtes... puis au dernier moment deux d'entre nous se sont désistés et à 5 le compte devenait bancal. L'un des restants s'est sacrifié et les quatre derniers ont décidé qu'à deux pilotes (Frédéric et Georges) cela revenait trop cher, car Giséle n'avait pas sa dérogation médicale pour piloter et Nicole n'est pas pilote !

Nous avons donc décidé de transformer le Maroc en petit Tour de France en voyageant à bord du BD : Aix, Carcassonne, Biarritz, puis la Rochelle, puis Blois avec les châteaux de la Loire et retour par Chalon-sur-Saône ou Macon et Aubenas pour finir par un bon repas !

J'ai (Georges) demandé que l'on fasse la visite des 100 h du BD le jeudi pour que nous puissions partir sans problème !

Nous achetons les cartes qui manquent et à nouveau les NAV sont préparées !

...(FL75) classique STP, Lerma, Merlu et MC, NAV sans grand problème, le ciel est clair et , on voit la Corse et les Alpes à Merlu...

Bon Hôtel et restaurant, cher mais co-pieux !



Le tramway de Balagne en gare de l'île Rousse.
Photo G. Kouyoumontzakis

contrôleur à Bastia doit être une sinécure car le silence est quasi constant sur cette fréquence, d'ailleurs, il nous bascule aussi vite que possible sur Solenzara qui nous impose le passage par le cheminement intérieur qui nous permettra de survoler une belle plaine agricole et le terrain de Ghisonaccia en longeant les belles chaînes de montagnes qui séparent la Corse en deux bassins versants. Une fois sortis de la zone de Solenzara nous apercevons Figari, mais avant de passer en finale nous décidons de longer la côte avec le survol de la baie de Rondinara... du cap Sperone puis le sémaphore de Pertusato et le spectacle grandiose de la ville de Bonifacio sur son cap de rochers jaunâtres, deux tours à altitude correcte pour les photographes , retour vers Figari et posé en douceur.

Samedi 2, rendez vous au terrain ... nous y sommes mais hélas la météo est « bâchée » dans le Sud-Ouest et même à Béziers il y a moins de 1000 pieds de plafonds... et en plus la visite des 100 h n'a pas été faite et il reste 8 heures 15 de potentiel pour un voyage qui doit en compter plus de 10 ...Cela pourrait encore passer avec l'accord du mécanicien, mais la météo n'y met vraiment pas du sien, à midi ça s'est encore dégradé !

Repas à la Table de Mermoz en attendant puis nous décidons de partir... mais vers la Corse !!!!

Bien sûr, ce n'est plus un GRAND voyage, mais il faut faire « contre mauvaise fortune, bon cœur ! »

Je (Georges) fais la branche Aix Calvi

Le lendemain –**Dimanche 3**, nous nous lançons dans l'aventure ferroviaire et nous prenons le Tramway de la Balagne.

C'est une expérience à tenter tant pour le paysage que pour la faune que l'on y rencontre, repas à Ile Rousse et retour à Calvi avec visite de la Citadelle.

Lundi 4, le ciel est clair et nous partons vers Figari en faisant le tour de la Corse en passant par le Nord...Facile, tu laisses la côte à droite et tu la suis, Ile Rousse, désert des Agriates, St Florent, (un 360 pour regarder la géologie), puis le Cap Corse (entre autre



Le désert des Agriates

G.L.

c'est aussi un apéro !).

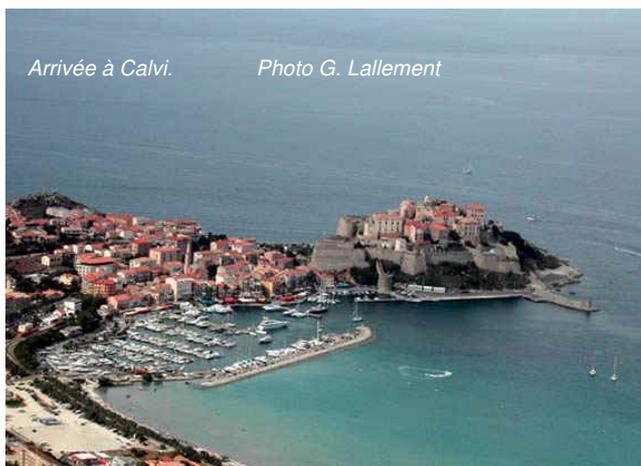
La partie Est de l'île a l'air d'être accrochée, un contact avec Bastia et le contrôleur nous dira que les cumulus descendent jusqu'à 1500 pieds puis sont accrochés aux sommets.

En vérité les nuages descendent jusque vers 1200 pieds, mais la visi. horizontale est correcte, et nous débouchons sur Bastia en même temps que le soleil réapparaît... le métier de

Location d'une voiture et course à l'hôtel, la loueuse de voiture nous en a recommandé deux qui sont un peu au-dessus de notre budget, les autres hôtels sont paraît-il « miteux », mais nous trouvons deux chambres à l'hôtel du Roy d'Aragon avec vue sur le port !!!!! Sandwiches, bière, et montée vers la vieille ville, c'est vraiment très beau...

Mardi 5, circuit routier, Frédéric conduit et Georges fait la NAV, route côtière vers Pertusato et Sperone, puis route vers Porto Vecchio. Nous sommes un peu déçus par la traversée de cette agglomération, aussi nous prenons la route de montagne vers Zonza... poussés par la faim nous nous

Arrivée à Calvi. Photo G. Lallement





Rondinara

arrêterons à l'Ospedale pour déjeuner et Frédéric et moi, nous sommes régales d'un excellent plat de tripettes de veau.

Route à travers un paysage de montagne méditerranéenne, forêt de pins laricio sur des granites avec des paysages de chaos de toute beauté. Après Zonza, nous décidons de continuer vers le Col de Bavella pour voir les fameuses aiguilles... c'est vrai que ça vaut le détour.

Echaudés par le météorologue nous décidons de ne pas faire la suite du tour de Corse jusqu'à Calvi et de rentrer tout droit par Ajaccio puis NW, Lonsu, Merlu, Lerma et STP... (FL65)

d'après le prévisionniste il est possible que dès le continent nous ayons une couche soudée et que nous ayons à chercher un trou pour avoir la vue du sol !

Donc on va garder du pétrole !

Et bien, rien de tout cela, un vol sans aucun problème, après STP nous descendons tranquillement dans la zone du Luc que nous quittons à Trets, puis AE et la finale 15.

Puis descente vers le bord de mer avec arrêts photographiques, car il y a de très beaux villages dont certains sont mondialement connus pour leur gisement de roches très particulières : Santa Lucia di Tallano ! Les panneaux de la DDE sont agrémentés de graffitis qui nous laissent présager que nous sommes dans une région où la sécession est de mise mais nous ne ferons pas de politique ici !

Nous passons par Sartene qui est une jolie sous-préfecture blottie à flancs de colline. Nous continuons notre route vers le Sud Est avec un arrêt à un point de vue pour admirer le rocher du Lion, le vent a érodé les granites créant des « taffonis » (figures d'érosion en creux) qui donnent à la pierre la forme d'un Lion assis au sommet d'une butte. Hôtel, douche, repas et fin de soirée à écouter des guitaristes qui jouent avec entrain du Django Reinhardt de très belle manière.

Bien sûr ce n'est pas le Maroc, il a fallu s'adapter !

Bien sûr ce n'est pas un voyage international, mais il s'est passé sans encombre !

Mais ce que nous faisons est bien de l'aviation de loisir et nous nous sommes « régales » !

Je ne connaissais de la Corse que les terrains de Calvi Ajaccio et Figari mais je suis heureusement surpris par cette île que mes ancêtres appelaient Kalliste (la belle île) et par les gens charmants et pleins d'humour que nous avons rencontrés !

Quatre passagers... dans l'ordre alphabétique

KOUYOU MONTZAKIS Georges

LALLEMENT Gisèle

ZARROUK Frédéric

ZARROUK Nicole

Un Avion le F-GNBD... près de 6 heures 30 de vol.



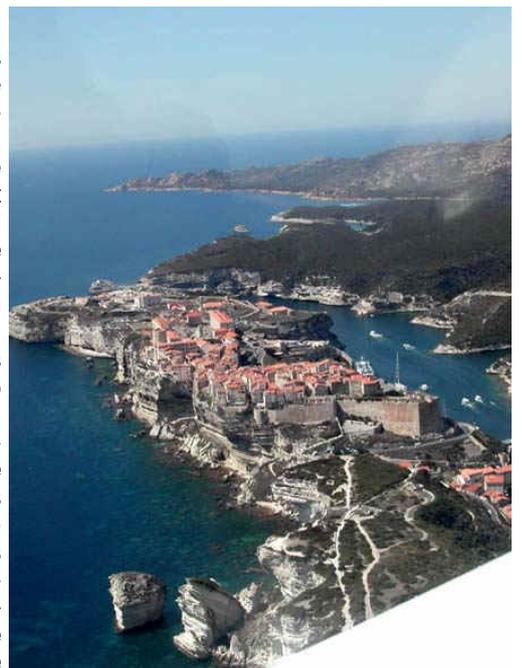
Les Aiguilles de Bavella

Mercredi 6, nous rendons les chambres, le ciel est CAVOK, les derniers achats sont faits... Lonzo, Coppa, tomme de brebis... et nous prenons la route de l'Aéroport.

Passage à la météo, là le prévisionniste est assez pessimiste sur notre retour et je dois dire qu'il me fait presque hésiter ! Puis dépôt du plan de vol avec la borne Olivia ... ça rend fou, ce système a sûrement été inventé par un polytechnicien frustré... mais c'est un pléonasme !

Pour finir nous téléphonons au bureau de piste d' Ajaccio c'est bien plus facile !

Les passagères ont débâché l'avion et effectué le chargement de l'avion (nous les emmènerons encore !) et Frédéric roule le BD vers la pompe... là c'est le combat avec une pompe récalcitrante ... nous appelons le technicien et quand il arrive elle marche, mais il nous dit : « elle a chaud, elle est faïnéeante !!!! ».



Bonifacio

Photos Gisèle Lallement

Cet article a été établi à partir d'un dossier très complet paru dans « MANUREVA », revue de l'Aviation Civile de Polynésie Française, communiqué par Raymond Delaunay. En souhaitant qu'il puisse aider, en particulier les élèves pilotes, à mieux comprendre le fonctionnement de l'information aéronautique, pour bien l'utiliser, et à se retrouver dans la jungle des sigles... Yves Despas

Pour mener un vol en toute sécurité, le pilote a besoin de multiples informations sur les installations, les services de navigation qu'il utilise, la réglementation, et il doit être informé des éventuels changements qui peuvent intervenir.

C'est l'objet de l'Information Aéronautique. Cette information, pour être comprise et utilisable dans le monde entier, doit :

- être clairement définie et standardisée
- être facilement accessible.

C'est l'OACI qui définit les catégories d'informations aéronautiques dont l'aviation civile a besoin, et les formes sous lesquelles elle doivent être présentées.

C'est l'objet de l'annexe 15 de la Convention de Chicago, fondatrice de l'OACI.

Par contre, le recueil, l'édition et la diffusion de l'information aéronautique incombent à chaque pays membre de l'OACI, qui doit mettre en place un AIS (Aeronautical Information Service).

Pour la France c'est le SIA Service d'information aéronautique, dépendant de la DGAC et dont le siège est situé à Bordeaux-Mérignac.

Les différentes catégories d'I.A.

Toutes les Informations aéronautiques ne sont pas équivalentes. Certaines ont un caractère permanent, d'autres temporaire, d'autres un caractère explicatif ou prévisionnel. Elles revêtent donc différents formats

L'AIP (Aeronautical Information Publication)

Information permanente elle se divise en 3 parties :

« Généralités » GEN

Contient la réglementation nationale, les codes et abréviations utilisés, la liste des services....

« En Route » ENR

Définit les règles de vol, les espaces aériens, les routes, les moyens de communication...

« Aérodrômes » AD

Contient les cartes d'aérodrome, (approche, vol à vue, vol aux instruments). Exemple les cartes VAC (Visual approach Chart)

Les suppléments d'AIP (Sup AIP)

Ce sont des informations temporaires en général de moyenne durée (supérieure à 3 mois) ou de courte durée mais contenant beaucoup de texte et/ou d'illustrations.

Par exemple la mise en place d'une ZIT même d'une journée pour une étape du

Tour de France cycliste donne lieu à une Sup AIP.

Quand une Sup AIP contient une information d'importance majeure, un NOTAM « déclencheur » est émis pour attirer l'attention sur l'entrée en vigueur des modifications.

Les NOTAM (Notice to Airmen)

Le NOTAM est une information temporaire dont la validité ne peut excéder 3 mois.

Il est établi et émis rapidement quand :

- les informations à diffuser ont un caractère temporaire et de courte durée
- des modifications temporaires de longue

En 1930, Elrey Borge Jeppesen est un jeune pilote passionné de 23 ans, embauché par la compagnie aérienne Varney Airlines pour transporter du courrier.

A cette époque, les pilotes naviguent à vue. Un mode de navigation qui exige une bonne visibilité, donc des conditions météorologiques favorables.

Hors, durant les hivers de 1930 et 1931, E.B. Jeppesen perd de nombreux collègues pilotes, victimes du mauvais temps et donc de l'impossibilité pour eux de se repérer dans les airs. Il rêve alors de pouvoir voler en sécurité quelles que soient les conditions météo et se dit que le seul moyen d'y parvenir pour le pilote est d'avoir plus d'informations en sa possession.

Alors que tout le monde le prend pour un doux rêveur, il emporte avec lui un petit calepin sur lequel il note pendant ses vols les obstacles qu'il rencontre, la longueur des champs qu'il survole, la position des aérodromes qu'il emprunte et même les numéros de téléphone des agriculteurs qui pourraient le renseigner à l'avance sur le temps qu'il fait dans leur secteur. Il trouve même le temps de monter sur les hauteurs de sa région avec un altimètre pour en noter l'altitude.

Quand ses collègues pilotes apprennent cela, ils lui demandent un exemplaire de son petit calepin. La demande devient alors tellement forte que Elrey Borge Jeppesen décide de les vendre 10 \$ pièce. A la fin des années 30, alors qu'il ne cesse de compléter son recueil d'informations aéronautiques, son employeur Varney Airlines devient United Airlines, avec d'autres compagnies aériennes. Après avoir vu que ses pilotes préfèrent utiliser le «Jeppesen» plutôt que sa propre documentation, United Airlines devient le premier client de Elrey Borge Jeppesen.

durée sont apportées avec un bref préavis - il faut faire des modifications importantes sans préavis

La valeur d'un NOTAM réside dans son actualité.

L'AIC (Circulaire d'information aéronautique)

Une circulaire est un avis contenant des informations qui ne satisfont, ni aux conditions d'insertion dans l'AIP, ni aux conditions d'émission d'un NOTAM.

Une AIC est émise pour diffuser :

- une prévision à longue échéance de changements dans la législation, les règlements, les procédures, les installations...
- des procédures expérimentales
- des informations explicatives sur des questions techniques, législatives...

Les AIC comportent 2 séries :

A : diffusion internationale

B : diffusion nationale

La diffusion de l'I.A

Le calendrier AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control)

La mise à jour nécessaire de l'AIP ne peut pas être effectuée en permanence. Il est très important de connaître le moment auxquelles les modifications entrent en vigueur.

C'est pourquoi il existe un calendrier AIRAC qui repose sur une série de dates communes de mise en vigueur à intervalles de 28 jours.

- Les nouvelles informations sont publiées dans l'AIP toutes les 4 semaines

- La mise en vigueur est fixée 42 jours après la date de publication

- La mise en application est confirmée par un NOTAM « déclencheur » d'une validité de 14 jours.

Il existe aussi pour des informations moins importantes des mises à jour non soumises à la procédure AIRAC (mises à jour NON AIRAC)

Où trouver l'Information Aéronautique ?

Pour la France, toute l'information aéronautique est disponible gratuitement sur le site internet du SIA :

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

Elle est également disponible en format imprimé sous forme d'abonnement permettant de recevoir les mises à jour au fur et à mesure de leur parution. C'est le cas par

exemple des atlas régionaux des Cartes VAC.
L'AIP est aussi disponible sur CD Rom.

Les NOTAM sont disponibles :
Sur le site internet du SIA et sur OLIVIA
Auprès des Bureaux d'Information Aéronautique/ Bureaux de Piste sur les aérodromes importants
Auprès des BRIA (Bureau Régional d'Information et d'Assistance au Vol)
Il existe 10 BRIA en France métropolitaine couvrant différentes zones, France et étranger.
La liste et les numéros de tel et fax figurent sur le site internet du SIA et dans les géné-

ralités des atlas de cartes Vac
Pour l'étranger, les sites internet des AIS sont accessibles à partir du site SIA : cliquer sur « liens utiles AIS étrangers ». Mais ils sont de qualité et de facilité d'utilisation très inégales.

Il existe également des fournisseurs privés dont le plus connu est Jeppesen, qui proposent des services sur mesure aux compagnies aériennes.

N'oubliez pas de consulter l'I.A, correspondant au vol que vous envisagez, cela vous évitera bien des désagréments, ou des ennuis plus graves encore.

Un exemple vécu :
Nous partons à 2 pour ALBI. En vue de l'aérodrome contact avec l'AFIS qui m'informe que l'aérodrome est réservé aux avions basés et que je ne peux pas atterrir ! Surpris je lui demande pourquoi, la réponse arrive sèchement : « vous n'avez pas lu le NOTAM ? Le circuit automobile (qui travers la piste, ndlr) est utilisé aujourd'hui » A ma grande honte je n'avais effectivement pas regardé les NOTAM. Résultat déroutement vers Millau. Ce n'est pas très grave direz-vous? sans doute, mais imaginons que la météo ait été mauvaise et/ou qu'on n'ait plus beaucoup de carburant : bonjour le stress !!!
Autre exemple, ce pilote entendu à la radio venant de Macon et voulant atterrir au LUC ignorant qu'il fallait une autorisation et obligé de se dérouter sur Cuers. Manifestement il n'avait pas lu l'information de la carte VAC.

Service de l'Information Aéronautique :
8 avenue Roland Garros - BP 245 33698 MERIGNAC CEDEX -Tel : 05 57 92 56 68

Les publications du SIA peuvent également être commandées à Sud Air Equipement

CLUB-INFOS



Activités Club

Tour du Mont-Blanc Dimanche 10 décembre

Une ballade magnifique dans la splendeur hivernale du massif du Mont Blanc.
A ne pas manquer.
3 avions : VP-EH-BD
Il reste une ou 2 places

Vol de Nuit

L'activité Vol de Nuit reprend avec un avion à Avignon Caumont.
Lundi 13, mardi 14, mercredi 15 et jeudi 16 novembre.
Pour tout renseignement contacter **Patrick BOURCHET**.
A noter : l'avion (EH ou BD) est disponible la journée à Avignon.

Stage VSV

Un stage de Vol Sans Visibilité aura lieu prochainement avec **Pierre PETRON**.
Inscriptions au club.
Pour toute information contacter Pierre,
06 10 82 42 33

Barcelonnette-St Crépin Dimanche 29 octobre

VP étant hors service, un seul avion, EH avec 3 pilotes et un instructeurs ont pu faire la sortie (3h de vol) avec une belle météo



Formation

Cours théoriques PPL

Le prochain cours théorique PPL aura lieu le **jeudi 9 novembre** à partir de 19h dans les locaux de l'ACAM.
Les dates suivantes seront :
jeudi 16, 23 et 30 novembre.
jeudi 7, 14, 21 décembre.

Les matières abordées seront dans un premier temps :
Connaissances Avion,
Aérodynamique-Mécanique du vol,
Début de la Météo.

La suite début 2007

N'hésitez pas à contacter **Arnaud ROSTAIN** pour toutes questions : 06 70 62 70 24

Anglais aéronautique

Les cours d'Anglais aéronautique commenceront :

Lundi 13 novembre
De 19 à 21 heures au Club

Les cours seront assurés par **Patrick BOURCHET et Benoît FOUSSARD**.



Accueil nouveaux adhérents

Nous avons enregistré ces derniers mois de nombreuses adhésions à l'ACAM.

Pour permettre une meilleure connaissance mutuelle, le Conseil d'Administration recevra les nouveaux adhérents

**Samedi 11 novembre
de 10h à 12h**

La rencontre sera suivie d'un apéritif et pour ceux qui le souhaite, d'un barbecue.

« Castagnes »

La soirée « Châtaignes » qui devait avoir lieu le samedi 4 novembre, a du être reportée au

**samedi 11 novembre
à 17 h au Club**

La machine à griller les châtaignes étant indisponible ! (Mais oui, il n'y a pas que les avions !!! On ignore si c'est pour une GV...)

Bienvenue

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

Thomas ENDRES	pilote
Pierre MURTAS	élève pilote
Michael LEVY	pilote
Thierry GOURGUES	élève pilote
Eric TARI	élève pilote
Sébastien FEISSEL	élève pilote
Robert FARGIER	élève pilote
André LEBLONDET	élève pilote
Evelyne DUMAS	pilote
Fabien CRAIGHERO	élève pilote
Kenneth SHUBIN	élève pilote
Lionel CONSALES	élève pilote
Eve ESQUENET	élève pilote
Michel PERINI	pilote
Jean-François DELEAGE	élève pilote
Claude CHURLAUD	élève pilote
Françoise SANTELLI	élève pilote
Laurence KOVACIC	élève pilote

Lâchés :

- Xavier MOLIERES
Le 4 septembre, élève de P. Bourchet
- Denis MISSUD
Le 8 septembre, élève de D.J. Bernard
- Olivier DAMBEZAT
Le 9 octobre, élève de R. Delaunay
- Thierry GOURGUES
Le 27 octobre, élève de R. Delaunay

Nouveaux brevetés :

Licence PPL :

- Serge JUGE-BOULOGNE
Le 12 septembre, élève de A. Rostain
- Raphaël LENCREROT
Le 27 octobre, élève de J.F. Ripert

Félicitations à tous

Bienvenue à l'ACAM.



Maintenance

F-BXNN

Le Cessna 150 est à nouveau disponible après une Grande Visite et un changement de moteur.

F-GSRU

C'est maintenant au tour de RU d'être en révision pour une visite 2000 h, 6 ans. Il sera indisponible du 2 au 23 novembre.

F-GJZG

Il arrive en fin de potentiel moteur et il sera immobilisé du 2 au 12 décembre pour un changement de moteur.

F-GIEH

Il arrivera en fin de potentiel moteur au premier trimestre 2007. Une décision sera prise prochainement pour le choix du moteur Thielert ou Lycoming.

Heures de vol	TOTAL	
	Sept.	Oct.
AVIONS		
RU	40.25	87.45
ZG	98.00	114.35
EH	42.30	56.20
VP	48.15	48.15
Total ACAM	229.10	306.55
NN	66.45	5.20
MB		
BD	41.05	50.25
Total ANEG	107.50	55.45
FN	14.40	14.55
Total Eguilles	14.40	14.55
TOTAL	351.40	377.30

Flotte

Heures de vol

La tendance observée depuis le début de l'année se poursuit. Malgré l'absence de MB et l'immobilisation de NN le total d'heures réalisé en octobre est identique à celui d'octobre 2005. Pour septembre il est supérieur de 30%.

A noter l'influence d'une bonne météo, il n'y a qu'un seul jour sans vol au cours de chacun de ces 2 mois et 21 pour les 10 premiers mois, dont 7 pour le seul mois de janvier.

Casse VP

Le train avant du F-GLVP est à nouveau cassé. Un point d'attache et la cloison pare-feu sont touchés et nécessitent une réparation avec dépose du moteur et du tableau de bord. Il sera indisponible jusqu'au 19 novembre.

Prenez le plus grand soin des avions !...

Actualité LFMA

Edouard JURAMY

Edouard JURAMY, Président d'Eguilles Aviation, nous a quittés le 4 octobre dernier.

Né en 1929, il fut dès son enfance passionné par l'aviation et Mermoz fut un héros de sa jeunesse.

En 1948 il s'inscrit comme élève pilote à l'UPAP - L'Union Populaire Aéronautique de Provence, qui, plus tard, deviendra l'ACAM. Il fait sa formation sur MS315 et Stampe et obtient son 1° et 2ème degré (équivalents du BB et du TT de l'époque) puis, 2 ans après son Brevet de Pilote Professionnel.

Après son service militaire il créa la Société Aéro-maritime spécialisée dans la mise au point de largage de canots pneumatiques pour le SAR. Pilote militaire de réserve il effectue à ce titre de nombreux vols de liaisons.

En 1968, il crée Provence Aviation dont il assurera la présidence pendant 25 ans.

En 1997, il crée « Eguilles Aviation » dont il sera président jusqu'à son décès. Sous son impulsion, Eguilles Aviation organise les premières formations BIA, de nombreuses conférences et ciné-débats sur des sujets comme la sécurité civile, le vie de Mermoz, les cents ans de l'aviation, les dirigeables, la bataille de France St Exupery ...

Edouard JURAMY possédait une grande connaissance de l'histoire de l'aviation.

Pour son action, il avait reçu en 1995 la Médaille de l'Aéronautique.