

le bulletin



Numéro 43.

janvier - février 2007

EDITO



Volez !

Patrick Bouchet

EDITO

Volez p.1

BALISES

*Assemblée générale p.2
Quel(s) Avion(s) école ? p.2.3*

AU DELA DU TOUR DE PISTE

Le Musée de l'Air et de l'Espace p.4-5



MEMO PILOTE

Changements p.6

CLUB INFOS

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

Bonne année à toutes et à tous.

C'est avec confiance que j'aborde cette nouvelle année car le club compte maintenant plus de trois cents pilotes. Chacun d'entre vous est la force du club, pour peu qu'une petite activité bénévole vienne couronner un comportement exemplaire d'adhérent !

D'ailleurs quelques uns de nos nouveaux membres, arrivant des clubs voisins, me font des compliments pour notre vitalité, notre ambiance et l'activité de tous nos bénévoles et salariés qui font vivre le club.

Je profite de cette nouvelle année pour les remercier tous en votre nom.

Ma confiance tient aussi au fait que certains de nos projets se concrétisent : le Piper EH est à Toussus pour sa remotorisation et le magnifique Cessna 172 est propriété de notre partenaire, l'Aneg depuis le 23 décembre.

Je souhaite que notre assemblée générale du 20 janvier soutienne les orientations du Conseil d'Administration et qu'ainsi nous achetions l'avion école qui ravira les élèves-pilotes et améliorera le parc de petites machines qui permet aux pilotes brevetés de se mettre en l'air vite fait bien fait et pour pas trop cher.

Du côté sérieux, le Conseil d'Administration est train de mettre en place une Commission de Sécurité pour vérifier nos méthodes (check-list, règles d'exploitation des avions...), réfléchir aux procédures de notre aérodrome, améliorer les aides aux pilotes et leur formation post-brevet...Trois pilotes sont attendus pour participer à ces travaux.

Du côté fâcheux, vous pourrez lire à l'intérieur du bulletin pourquoi pas un seul avion de voyage n'était en état de vol entre le 26 décembre et le 6 janvier. Nous faisons le maximum pour éviter le manque de disponibilité des avions mais, malgré tout, trois pannes et une casse, peuvent se cumuler !

Quelques chiffres pour faire réaliser à chacun l'ampleur des indisponibilités planifiées hors pannes et casses pour un grand aéroclub qui atteint les quatre à cinq mille heures de vol annuelles : un à deux changements moteurs et deux à trois grandes visites par an !

Ne perdez pas courage. Simplement lorsque votre avion est disponible, qu'il fait beau et que vous avez les conditions physiques requises, ne remettez pas à plus tard, faites vous plaisir : VOLEZ

Bonne Année 2007 et bons vols
Bonne Année 2007, et bons vols



L'afflux en 2006 de nouveaux adhérents, dont de nombreux élèves pilotes, a engendré quelques difficultés quant à la disponibilité des avions en particulier pour l'école. L'acquisition d'un quatrième avion école est devenue nécessaire.

L'achat d'un avion neuf n'étant financièrement pas envisageable, le choix du CA s'est porté sur un avion d'occasion biplace économique permettant de proposer un tarif horaire le moins élevé possible, proche de 90 euros.

Compte tenu du marché et des possibilités de financement du club, le CA a, majoritairement, choisi le Cessna C152.

Conformément à l'engagement pris par la direction du Club, (ce n'est pas une obligation statutaire), la décision d'acheter ce nouvel avion est soumise à l'accord de l'Assemblée Générale du Club. De nouveaux tarifs des heures de vol seront également proposés à cette occasion.

La réunion de l'Assemblée Générale a été convoquée pour le :

**Samedi 20 Janvier
à 15 heures au Club**

Avec l'ordre du jour suivant :

Achat d'un avion école d'occasion de type Cessna 152

Nouveaux tarifs horaires des avions

Questions diverses

Cette Assemblée Générale ne se substitue pas à l'A.G annuelle habituelle au cours de laquelle sont présentés le rapport d'activité et les bilans de l'année écoulée et a lieu l'élection des membres du Conseil d'Administration. Celle-ci aura lieu normalement en avril.

ATTENTION : conformément aux statuts, seuls les **adhérents à jour de leur cotisation 2007** pourront participer à cette assemblée générale.

Si vous ne pouvez pas être présent n'oubliez pas de donner pouvoir à un adhérent de votre choix pour vous représenter.

Quel(s) avion(s) école ?

Voici un panorama du marché actuel des avions écoles, neufs et d'occasion (à l'exception des avions en kit)

Les avions neufs :

Il s'agit d'appareils simples et sûrs, faciles à piloter et à entretenir, bi ou triplaces, robustes et ayant un coût d'exploitation relativement peu élevé.

Depuis l'arrêt en 1986 de la production des Cessna 152, peu d'avions de ce type ont été certifiés, tandis que parallèlement, la production d'ULM 3 axes faisait preuve d'une grande vitalité. La complexité et le coût très élevé des procédures de certification sont une des raisons de cette situation.

4 types de certification sont reconnus en France :

La certification européenne délivrée par l'EASA

La certification américaine FAR 23 délivrée par la FAA

La certification européenne JAR-VLA (Very Lights Aeroplanes) concernant des appareils d'une masse maximum de 750 kg et décrochant à moins de 45Kt en configuration atterrissage.

La certification CNSK pour les avions livrés en kit.

L'AT3 et l'Harmony sont peu connus en France. Ils se ressemblent beaucoup puisqu'ils sont tous deux extrapolés du même avion le Pottier 220. Aero SPZ est un nouveau constructeur polonais, le tchèque Evektor est plus connu et fait actuellement certifier un quadriplace de voyage haut de gamme : le Cobra.

Tecnam, partenaire italien d'Airbus, propose un bon avion tout métal et économique, utilisé par plusieurs clubs en France. 250 exemplaires ont été commandés en Europe.

Tableau de la production actuelle (hors CNSK)

Constructeur	Nationalité	Modèle	Certif.	Début Prod.	Cellule	Moteur	Conso.	Prix TTC en euros
Aero SPZ	Pologne	AT3	JAR/VLA	2005	métal	Rotax 912S 100cv	18 l/h	110.000
Evektor	Tchéquie	Harmony	JAR/VLA	2003	métal	Rotax 912S 100cv	18 l/h	120.000
Tecnam	Italie	P 2002	JAR/VLA	2004	métal	Rotax 912S 100cv	18 l/h	115.000
Issoire Aviation	France	APM 20	JAR/VLA	2000	composite	Rotax 912A 80cv	16 l/h	120.000
Issoire Aviation	France	APM 30	JAR/VLA	2007	composite	Rotax 912S 100cv	18 l/h	140.000
Aquila	Allemagne	A 210	JAR/VLA	2002	composite	Rotax 912S 100cv	18 l/h	145.000
Diamond	Autriche	DA20 A1	EASA	1993 (?)	composite	Rotax 912S 100cv	18 l/h	120.000
Diamond	Autriche	DA20 C1	FAR 23	1998	composite	Continental 125cv	25 l/h	140.000
Apex	France	DR40/120	EASA	1975	bois et toile	Lycoming 120cv	25 l/h	165.000
Apex	France	DR40/135TDI	EASA	2004	bois et toile	Thielert 135cv	20 l/h Jet A1	200.000

Issoire Aviation. L'APM 30, évolution de l'APM 20 Lionceau est en fin de certification. C'est le seul triplace, particularité qui pourrait lui promettre un bel avenir en club. Il est aussi agréé VFR nuit.

Aquila. Les difficultés financières du constructeur allemand ont été résolues et la carrière de l'A210 relancée. C'est le plus cher mais sans doute un des plus réussis de sa catégorie. Une dizaine volent à Toulouse Lasbordes à la grande satisfaction des pilotes et des riverains.

Diamond. Le Katana DA20 est le plus ancien des avions de nouvelle génération. Extrapolé du moto planeur super Dimona, le DA20 A1 a été proposé en 2 versions avec le moteur Rotax 912 de 80cv et le 912S de 100cv. Seule cette dernière est actuellement commercialisée.

Pour le marché américain le DA20 a été produit au Canada avec un moteur Continental de 125cv sous l'appellation DA20 C1. Il est désormais disponible en Europe. Cette version a été choisie par l'US Air Force pour la formation initiale de ses pilotes.

Apex. Le DR400/120, outre son âge, est handicapé par un coût élevé à l'achat et en exploitation. Le DR400 diesel est une alternative intéressante mais d'un prix d'achat très dissuasif.

Un constructeur espagnol, CAG, produit également un biplaces composite motorisé avec un Jabiru, le Toxo, en cours d'homologation pour le marché américain en catégorie LSA.

La catégorie américaine LSA (Light Sport Aircraft) s'applique à des avions bi places, de 600kg de masse max, avec hélice à pas fixe, et une vitesse limitée à 120kt a la puissance maximum en continu.

Cessna a présenté en juillet 2006, et poursuit les essais en vol, d'un prototype en métal, à ailes hautes équipé d'un moteur Rotax, dans cette catégorie, mais aucune décision ne semble prise actuellement quant à une éventuelle production.

La définition des nouvelles normes, VLA ou LSA favorise la production de nouveaux avions.

Le moteur Rotax 912S, 100cv, s'impose pour l'instant comme une nouvelle norme. Consommant moins (Avgas 100LL ou es-

sence auto SP95) donc plus économique et beaucoup moins bruyant que les Lycoming et Continental, il est mieux adapté aux conditions actuelles de la pratique de l'aviation légère, du moins en Europe.

Les prix TTC sont donnés à titre indicatif. Ils peuvent varier sensiblement selon l'équipement, proposé en option (avionique).

Les avions d'occasion :

Le marché de l'occasion est très étroit.

Tous les nouveaux avions JAR/VLA sont postérieurs à 2000. Très récents et produits en général à peu d'exemplaires ils sont évidemment introuvables d'occasion. Seul parmi les avions de nouvelle génération le Katana commence à être disponible d'occasion, mais en petit nombre, en version 80 ou 100cv, en Europe ou aux USA, a des prix variant de 60.000 à 80.000 euros selon la puissance et les potentiels.

Restent les avions anciens :

Les DR400 nombreux et plus ou moins récents, mais peu économiques en exploitation.

Les Cessna 150 a moteur Continental ou, plus intéressants, mais plus rares, les C152 un peu moins anciens, et à moteur Lycoming. Y.D



Sources :
Info Pilote, Aviation et Pilote, Aviasport
Sites internet des constructeurs et distributeurs



Le Lionceau



Le Tecnam P2002

Simplification

Avitaillements à Aix

Il n'est plus nécessaire de noter les avitaillements effectués à Aix sur la feuille à coté de la feuille journalière.

Nouvelle procédure :

- 1- vous avez un ticket : déposez le dans la boîte des chèques, après avoir noté dessus l'indicatif de l'avion
- 2- vous n'avez pas de ticket (panne partielle de l'automate ou mauvaise manipulation) : retour à l'ancienne procédure en notant sur la feuille

Rappel : Notez sur le carnet de route, dans la bonne case, le nombre de litres avec la mention PC s'il s'agit d'un plein complet.

Avitaillements extérieurs :

Pas de changement : vous déposez dans la boîte à chèques, la facture d'essence extérieure avec le nom et le numéro de l'adhérent à rembourser, en précisant le mode de remboursement souhaité : approvisionnement du compte pilote ou chèque envoyé à domicile.

Le remboursement est fait sur la base du prix payé par le club à Aix (1,65 euros actuellement)

Cela peut paraître mesquin et anti sécurité. Nous en parlerons à la commission de sécurité. Ce point de fonctionnement mérite peut-être une évolution

Mais c'est votre argent et l'égalité de traitement des adhérents que nous protégeons avec le principe : celui qui dépense, paye. C'est ce principe qui est appliqué pour les taxes d'atterrissage, pour les frais en vol de nuit etc... P.B

Cotisations 2007

Réglez votre cotisation 2007 sans attendre.

Le règlement des cotisations ACAM et FFA est indispensable **avant tout vol à partir du 2 janvier.**

Si vous réglez par chèques (1 pour l'ACAM +1 pour la FFA) merci d'inscrire votre numéro de pilote au dos. Vous faciliterez le travail de Catherine.

Vous devez également obligatoirement passer au Club pour signer le formulaire FFA.

Enfin vous devez être à jour de votre cotisation pour participer à l'A.G du 20 janvier. N'attendez pas le jour de l'A.G, il risque d'y avoir beaucoup de monde en même temps !!!

Rappel des tarifs : ACAM : 160 € (80 moins de 21 ans) FFA 58 € (91 avec abonnement à Info Pilote)

AU DELA DU TOUR DE PISTE



Le Musée de l'Air et de l'Espace

Yves Despas

Les 3 Fougas aux couleurs de la Patrouille de France, dans un bel éclatement dressent leur nez vers le ciel. Symbole des efforts déployés pour conquérir la troisième dimension, et de la place de la France dans cette formidable aventure, ils sont l'emblème du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.



Santos-Dumont et sa « Demoiselle »



Le « Voisin-Farman »

Les aviatrices ne sont d'ailleurs pas oubliées avec des mentions et de belles photos devant les avions sur lesquels elles s'illustrèrent.

Le hall consacré à la période 1919-1939 déborde lui aussi de merveilleuses machines témoins de l'extraordinaire développement de l'aviation à cette époque avec notamment le « Point d'interrogation » sur lequel Costes et Bellonte traversèrent l'Atlantique, magnifique dans sa livrée rouge.

L'aviation légère est aussi présente avec notamment, un Potez 43 et le mythique « Stampe » présenté -j'allais dire naturellement- en vol dos.

Dans le hall des prototypes, outre les Mystères et Mirages de Dassault, on peut admirer des appareils uniques comme les Leduc à statoréacteur, l'avion fusée Trident ou le Griffon premier avion français à franchir Mach2 en 1958.

Grosse déception, le jour de mon passage, le hall des avions de la deuxième guerre mondiale avec ses « Warbirds » était fermé, tout comme d'ailleurs l'espace Saint Exupéry et le 747, « pour mise aux normes de sécurité ». ...

Impossible de décrire l'ensemble des collections d'un des plus beaux musées aéronautiques du monde.

Tout le champ de la conquête de l'air et de l'espace est couvert, des premières ascensions en montgolfière à l'aventure spatiale, en passant par toute l'histoire de l'aviation de Lilienthal au Concorde ! Une visite de quelques heures ne suffit pas pour en découvrir vraiment toute la richesse.

A chacun de choisir en fonction de ses intérêts personnels et du temps dont il dispose.

En suivant l'ordre chronologique :

Une salle est entièrement consacrée à l'aérostation. On peut y voir de nombreux et parfois très beaux objets décorés selon la mode « au ballon » témoignant du formidable engouement du public pour l'aérostation après l'ascension de Pilâtre de Rozier en 1783 puis plus tard au cours du 19ème siècle.

Le hall des débuts de l'aviation jusqu'aux avions de la première guerre mondiale retient évidemment toute notre attention.

Tout y est ou presque : la barque ailée de Le Bris et les planeurs d'Otto Lilienthal, les premiers avions des frères Voisins, de Louis Blériot, la « Demoiselle » de Santos Dumont, le premier hydravion d'Henri Fabre, « l'Antoinette » de Levassieur ...

Les mannequins à l'image de ces pionniers, installés dans leurs machines nous rappellent qu'avant la technologie il y eut la volonté des hommes.

On ne sait ce qu'il faut le plus admirer chez ces pionniers, leur ingéniosité, leur volonté, leur audace, ou peut-être ce petit grain de folie sans lequel aucune grande passion ni grand dessein ne peuvent s'accomplir ?

Puis vint la guerre et les premiers avions d'observation et de combat. On reste songeur devant un exemplaire du célèbre Caudron G3, avion avec lequel en 1924 Adrienne Bolland réussit une improbable traversée de la Cordillère des Andes !



Le « Caudron G3 »



Le « Bébé » Nieuport

Pour compenser, nous avons eu droit à la visite gratuite du hall des « Concorde ».

Ils sont là, dans une pénombre bleutée, perchés sur leurs immenses jambes de train tels des échassiers avec leur nez pointu.

Ils sont nez à nez, le prototype 01 et l'autre aux couleurs d'Air France. La voix suave d'une hôtesse nous invite à monter à bord...

On entre par l'arrière du 01 et la coque nue laisse apparaître sa multitude de faisceaux électriques, les baies pour l'appareillage d'essai et au bout, mais hélas inaccessible le poste de pilotage. On ressort par la porte avant sur une passerelle pour entrer par la porte avant du second en version commerciale avec sa cabine étroite et ses minuscules hublots et on ressort par l'arrière. Au sol on ne se lasse pas d'admirer les lignes magnifiques de cet avion superbe et mythique.

A voir encore, le hall de la conquête spatiale avec ses fusées et ses satellites et sur le tarmac la fusée Ariane.

Sur le tarmac aussi, divers gros avions et le 747 aux couleurs d'Air France dont on peut d'ordinaire visiter les « entrailles ».

A noter encore que le m.a.e présente régulièrement des expositions temporaires et dispose d'un très important centre de documentation.

Un regret cependant, il a beau être très vaste, certains halls notamment celui de la période 1919-1939, paraissent trop petits pour bien mettre en valeur toutes les richesses qu'ils contiennent. Il faut par exemple aller dans un recoin tout au fond du hall pour découvrir un « Caudron Simoun » qui aurait mérité mieux ! L'impression est un peu la même dans le hall de l'espace.

Quoi qu'il en soit, c'est un musée magnifique et ne manquez pas d'aller le visiter si vous passez par Paris.



Avec près de 20.000 objets et documents, c'est un des plus anciens, et des plus riches musées aéronautiques du monde.

Photos : Y. Despas



Le musée est ouvert tous les jours sauf le lundi de 10h à 18h (17h du 1/10 au 31/03)

Entrée : 7 euros

Entrée+ Concorde+Boeing : 9,50 euros

Accès par RER B, ou autobus 152 de la porte de la Villette, ou 350 de la gare de l'est ou de la porte de la Chapelle

MEMO-PILOTE

Changements

Transformation EH

Le changement de motorisation de EH s'accompagne évidemment de modifications de certaines procédures, indiquées dans un nouveau manuel de vol.

Quelques exemples :

Visite pré vol, mise en route, essais moteur, décollage, gestion du carburant, procédures d'urgence...

La conduite de l'avion et les nouvelles procédures ne sont pas nécessairement plus compliquées que celles utilisées habituellement. Elles sont simplement différentes et doivent donc faire l'objet d'un apprentissage et/ou d'un entraînement. La conduite moteur par exemple s'effectue avec une monomanette et avec l'aide d'un nouvel instrument à la place du compte tours traditionnel qui disparaît du tableau de bord.

Un programme de transformation comprenant un briefing théorique et un vol en DC est en cours de mise au point. Il devra être suivi par tous les pilotes souhaitant utiliser EH.



Tableau du Piper Thielert

Nouvelle RCA

Conformément à la Convention de Chicago, les Etats doivent se conformer aux normes et pratiques recommandées par l'OACI.

La mise en place de règlements « Ciel unique européen » a amené une refonte de la Réglementation de la Circulation Aérienne (RCA)

Cette nouvelle réglementation, qui évidemment nous concerne, est entrée en vigueur le 1er janvier 2007.



Vol de Nuit

Les prochaines séances de vol de nuit auront lieu à Avignon

Du lundi 15 au jeudi 18 janvier

Anglais Aéronautique

Les prochains cours auront lieu:

Les mardi 9 et 23 janvier

« Foire aux voyages »

Une réunion aura lieu au Club le

**Samedi 17 février
de 10 h à 12 h**

Pour établir un programme et le calendrier des voyages Club pour 2007. Tous les pilotes intéressés, grands voyageurs ou débutants, sont invités avec leurs idées ou envies de voyages proches ou lointains, courts ou longs, en France ou à l'étranger...

Comme d'habitude un apéritif conclura la réunion

Utilisation d'Openflyers

Openflyers dispose de diverses fonctionnalités que vous pouvez utiliser.

Chaque membre du club dispose d'une page personnelle vous permettant de modifier l'affichage. (cliquer sur « données »)

Vous pouvez par exemple supprimer l'affichage de tel ou tel avion que vous n'utilisez jamais.

Vous pouvez aussi mettre à jour les informations vous concernant : adresse mail, téléphone etc...vous faire confirmer vos réservations par mail

Pour vos réservations vous n'êtes pas obligés d'afficher la page journalière avions + instructeurs. Vous pouvez par exemple afficher les réservations pour un avion donné pendant une semaine, (cahier avion). Même chose pour les disponibilités d'un instructeur, (cahier instructeur).

A vous de trouver les procédures qui vous conviennent le mieux.

Mise à jour des adresses mail

Des mails d'information sont, selon les besoins, envoyé aux membres du Club disposant d'une adresse électronique. La difficulté est de mettre à jour la liste d'adresses.

Si vous avez une adresse mail et que vous ne recevez pas ces messages d'info, ou si vous changez d'adresse, envoyez un message, même sans texte, à :

acamweb@wanadoo.fr

Votre adresse sera enregistrée dans la liste de diffusion.

Utilisation du site du Club

Le site du Club (www.aeroclub-acam.org) comporte des pages réservées aux membres. (identifiant: acam, mot de passe : pilote) Sur ces pages vous pouvez trouver : des documents, des informations, une bourse des équipages, la liste des instructeurs, des petites annonces, des bonnes adresses...

Sans doute ces pages peuvent vous paraître pauvres en contenu, mais il ne tient qu'à vous comme à tous les membres du club de les enrichir en envoyant des messages au webmestre. Vous pouvez le faire directement depuis le site



Heures de vol

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Nov.	Déc.	2006
RU	48.50	84.50	872.35
ZG	38.20	100.00	921.55
EH	77.05	54.55	650.15
VP	00.00	00.00	417.40
Total ACAM	164.15	239.45	2862.25
NN	56.05	63.35	586.00
MB			192.20
BD	44.35	38.30	564.00
Total ANEG	100.40	102.05	1342.20
FN	23.00	13.35	159.00
Total Eguilles	23.00	13.35	159.00
TOTAL	287.55	355.25	4363.45

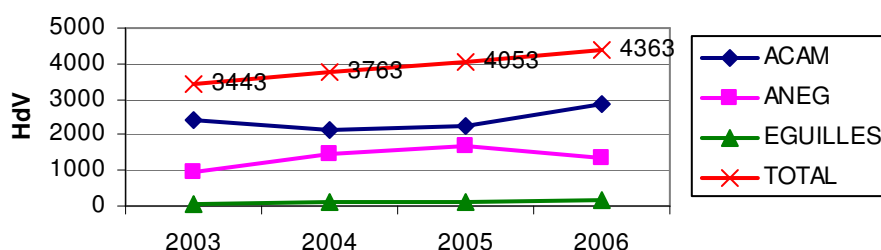
L'activité est restée soutenue en cette fin d'année, en dépit de l'arrêt total de VP sur les 2 derniers mois. L'activité a connu un petit fléchissement en novembre du aux immobilisations de RU (visite 6 ans), ZG (changement de moteur), et VP.

Les 2 DR400/120 terminent l'année à 872 et 921 heures ! Un avion école supplémentaire ne sera pas de trop.

Au total, nous réalisons 310 heures de plus qu'en 2005 (+7.65%)

Pour les 4 avions de l'ACAM, la progression est de 600 heures (+25%)

Evolution sur 4 ans





Ces derniers mois et semaines ont fait apparaître quelques difficultés dans la disponibilité des avions. Voici un point sur l'état de la flotte en ce début d'année.

AVIONS ECOLE :

F-BXNN : une grande visite et un moteur neuf en novembre, ok pour 2007

F-GSRU : mise en conformité CN longérons en septembre, une visite 6 ans en novembre, ok pour 2007

F-GJZG : un moteur neuf en décembre, ok pour 2007.

Les trois avions école sont parés pour 2007.

LES QUADRIPLACES

Fin décembre, nous avons 5 avions, mais pas un en état de vol ! Cela mérite quelques explications :

F-GNBD : a été victime d'une petite panne à Noël : le câble d'accélérateur a cassé, incident rarissime. Je pense que nous avons beaucoup à faire pour apprendre à tout le monde à démarrer un moteur à froid ; agiter la commande de gaz très fort et très vite n'est peut être pas la panacée ! En raison de la trêve de Noël, la pièce arrivera vers le 5 janvier. Ok pour 2007

F-GIEH : Le moteur Lycoming est arrivé à 2370H sur 2400 maximum. Il n'y a pas de fuite d'huile, les compressions par cylindre sont correctes et la puissance ressentie en tant que pilote est normale. Nous aurions pu faire voler EH jusqu'au 2 janvier. Mais depuis le 20 décembre le premier démarrage à froid est très laborieux et le 26 décembre la batterie n'a pas résisté. Nous ne voulions pas que cela se reproduise pour les 5 derniers jours de l'année, risquant de décevoir ceux qui n'auraient pu mettre en route. De plus, bien que n'ayant pas de

grande compétence en mécanique, en tant qu'utilisateur mon expérience me permet de douter d'un moteur en fin de potentiel qui ne veut pas démarrer, même aux mains de pilotes « qui savent ». Instructeurs et membres du CA présents m'ont donc soutenu pour que j'arrête cet avion le 26 décembre pour maintenir un haut niveau de sécurité et garder votre confiance. Je rappelle que nous avons une activité de loisir. Malgré tout, le 3 janvier, en tant que pilotes convoyeurs(!), nous, Gérard Vincent et moi-même, avons décollé pour Toussus-le-Noble (Ifpn) où la remotorisation avec un Thielert se déroulera du 4 janvier au 15 février dans les ateliers de France Aviation. Auparavant nous avons remplacé l'horizon artificiel et les ceintures de sécurité avant.

F-GLVP : Son immobilisation a été malheureusement beaucoup plus longue que prévue. Un examen approfondi a révélé que le cadre avant, fragilisé par l'accident de juin et des atterrissages durs, devait être remplacé. La réparation en cours à Vinon devrait être terminée le 10 janvier.

F-BNFN : L'association Eguilles Aviation a décidé de le mettre en vente. En ne volant que 200 heures par an il est déficitaire. A l'Acam il n'a jamais eu un grand succès, pour plusieurs raisons à ne pas oublier dans nos choix futurs : faible puissance pour un quadriplace, très vieux, d'aspect peu agréable, moteur 6 cylindres connu pour ses caprices ou ne résistant pas aux brutalités des pilotes de club. Avec seulement 300 heures depuis neuf, c'est une petite fuite d'huile au carter qui a obligé notre mécanicien à l'arrêter sans préavis le 20 décembre alors qu'il aurait pu nous dépanner jusqu'à mi-janvier !

De toute façon, la décision de vente étant prise, je ne tenais pas à faire courir le moindre risque de casse à cet avion. Nous aurions donc arrêté l'exploitation le 31 décembre.

Je remercie cette association et les hommes qui la faisait tourner, tous anciens de l'Aéronautique, de nous avoir prêté cet avion pendant cinq ans. Le FN restera dans notre hangar jusqu'à sa vente, mais ne fait plus partie de la flotte.

Saluez-le respectueusement !



N24176 : Annoncé depuis plusieurs mois en remplacement du Rallye vendu en avril, le nouveau et magnifique Cessna 172 R Skyhawk de l'ANEG est arrivé à Noël.

C'est un bel avion de voyage équipé d'un moteur de 160cv et d'une avionique comparable à celle du BD (2 VOR, GPS, PA). C'est un avion récent de 1998 avec un total de 3000 heures de vol. Après une visite et sa francisation - il est immatriculé aux USA -, il devrait être disponible dans le courant janvier.

Tous les pilotes devront être lâchés sur cet avion avant de pouvoir l'utiliser.



Le nouveau Cessna de l'ANEG

Prenez le plus grand soin des avions !...



Les « Icares » 2006

Ils ont obtenu en 2006:

Brevet de Base

Louis GIL
Xavier GEORGES
Stéphane AVAKIAN

Licence PPL

Philippe FERRER
Xavier GEORGES
Olivier KAPS
Patrick RIGHEZZA
Thierry MACE
Eric SARDI
Serge JUGE-BOULOGNE
Raphaël LENCREROT

Qualification Vol de Nuit

Daniel MAITRE ROBERT
Jacques DEDIEU

Bienvenue

Ils, elles, nous ont rejoints en novembre et décembre :

Sébastien RICCIARDI	pilote
Jean-Gilbert MOIGNARD	pilote
Yves LEROMAIN	pilote
Charlotte VIOLLE	élève pilote
Philippe VIOLLE	élève pilote
Marc ARTHAUD	pilote
Didier SACCAGI	élève pilote
Morgane CALMES	élève pilote
Xavier BOURGEAT	élève pilote
Cyril GAUTRON	pilote
Olivier GAUTHEY	pilote

Bienvenue à l'ACAM.

Au 31 décembre, L'ACAM comptait plus de 300 membres soit une progression de 10% par rapport à 2005.

Bravos !

Lâchés :

Sylvie DROUOT
Le 10 décembre, élève de A. Delannoy
Mehrez RAHJI
Le 11 décembre, élève de R. Delaunay

Félicitations à tous



Samedi 20 janvier Après l'A.G

Traditionnellement, en janvier, nous organisons une soirée amicale au cours de laquelle nous honorons les pilotes brevetés au cours de l'année écoulée. Et nous leur remettons un « Icare », petit souvenir symbolique de leur réussite.

Nous avons choisi cette année de lier cette soirée à la réunion exceptionnelle de l'Assemblée Générale et de remettre les « Icares » au cours d'un apéritif, en présence, nous l'espérons d'un maximum de membres du Club. C'est une bonne occasion pour les anciens comme pour les nouveaux de se retrouver, de faire connaissance dans une ambiance « club » très conviviale que nous souhaitons conserver.

Ceux qui le souhaitent pourront poursuivre la soirée avec un premier barbecue hivernal (inscription préalable obligatoire)

15 heures : Assemblée Générale

17 heures Apéritif

18 heures Remise des « ICARES 2006 »

19 heures barbecue

Soyons très nombreux !

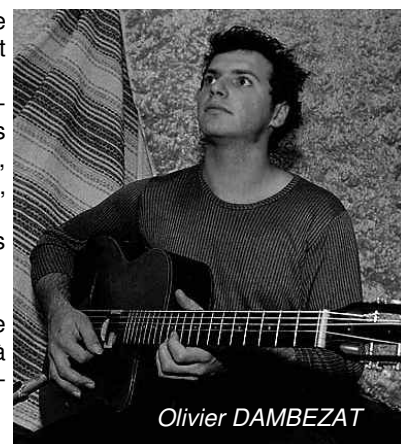
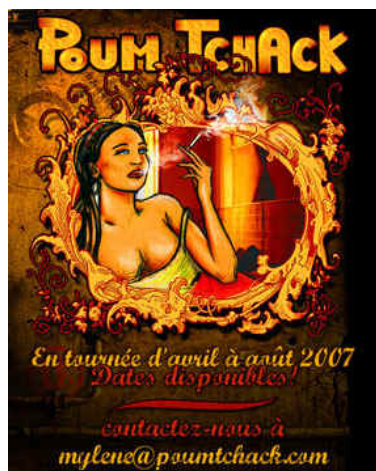
Il y a un pilote dans l'orchestre...

Depuis cinq ans que Poum Tchack, issu des environs de Marseille, écume les scènes de France et d'ailleurs les éloges n'ont pas manqué pour saluer le travail de ce groupe au langage riche et aux accents variés.

Si le Swing manouche et la musique tzigane restent les ingrédients principaux de ce mélange détonant, ces six musiciens puisent sans complexe dans bien d'autres univers. Violon, bandonéon, guitares, contrebasse, percussions, chant, l'acoustique est à l'honneur, le rock n'est jamais très loin. POUM TCHACK s'impose comme l'une des joyeuses valeurs montantes de la scène actuelle.

Un des musiciens de ce groupe sympathique et talentueux, le guitariste Olivier DAMBEZAT est actuellement élève pilote à l'ACAM. Il a été récemment lâché par son instructeur R. Delaunay et poursuit sa formation.

A partir d'avril le groupe sera en tournée. Ne manquez pas les spectacles qui auront lieu dans la région. C'est comme un avion : ça décoiffe... Pour vous faire une idée, allez faire un tour sur le site : www.poumtchack.com



Olivier DAMBEZAT