

Contact !

Sept / Oct.
47
2007

Donnez-vous
des ailes
ACAM

Aéro Club Aix - Marseille

FFA
Fédération Française Aéronautique

Donnez-vous des ailes...



L'Edito

de *Patrick Bourchet*

LE NOUVEAU QUADRIPLACE

Nous voilà à la veille d'acheter un avion répondant à la définition suivante : un vrai quadriplace qui avance à 120kts avec 4 heures de vol possibles. Il doit être accessible à tous nos pilotes avec leurs acquis actuels donc à train fixe. La contribution à l'heure de vol ne doit pas s'envoler, un moteur de 180chevaux sera le maximum. Le choix devient alors très restreint : Piper Archer ou Robin Régent d'occasion. Bien sûr nous regardons aussi vers les nouvelles technologies : Diamond 40, Apex Ecoflyers 155cv Thielert. Le premier est un faux 4 places, le second devrait être certifié en octobre 2007...

Le club peut financer un achat de cette importance avec 6 ans de crédit. L'occasion est beaucoup plus abordable : en 1 à 2 ans nos fonds propres seront reconstitués.

Le neuf est plus économique en carburant (25 l/h) en JetA1, il est aussi plus silencieux ayant une hélice tripale en plus du pot; ces arguments prendront certainement le dessus en jour. Mais il faut tout de même 9 ans pour dépenser en essence brûlée par un avion d'occasion motorisé Lycoming le différentiel de prix avec un avion neuf motorisé Thielert.

L'occasion ne rajeunira pas notre flotte, même en se limitant aux avions de moins de 15 ans. Le neuf procure certainement un grand plaisir, je souhaite qu'en réponse l'avion d'occasion soit correct tant intérieurement qu'extérieurement et bien équipé (GPS couleur 2 VHF).

La flotte actuelle, après la motorisation ultramoderne de l'EH demande pas mal de double pour passer d'un avion à l'autre. La casse du VP a supprimé le quadriplace qui correspondait à notre avion de début. La simple logique est sans doute le Régent.

Suite page 2

Les Aventuriers de L'Arche de Noé



Voyage en ARMENIE

L'idée de réaliser mon premier voyage en Arménie, en avion de tourisme me trottait dans la tête depuis déjà de nombreuses années. Il n'en fallait pas plus que les coups de projecteurs sur ce pays à l'occasion de l'année de l'Arménie en France pour me lancer dans la réalisation de ce projet à la fois aéronautique, culturel et sentimental.

Suite page 3

LA CASSE DU VP à FAUCON

plus de casse que de mal

F-GLVP a été cassé à l'atterrissage sur l'altisurface de Faucon, le 14 juillet vers 12h30. Les 3 personnes à bord sont indemnes.



Circonstances et conséquences *page 2*

Tour en Alsace Week End en Corse

page 6

CENTENAIRE De l'Aéro-Club

page 8

ET TOUTES LES INFOS...

..Pilotes, Avions, Sorties Club ...pages 7 & 8



Du NOUVEAU pour le journal de l'ACAM

Le bulletin de l'ACAM présente, avec ce numéro 47, quelques nouveautés.

Le titre d'abord : Contact ! qui remplace l'anonyme « bulletin ». Outre sa connotation aéronautique qui rappellera aux plus anciens le temps où on démarrait l'hélice à la main, il indique bien ce qu'est et veut être ce journal : un moyen d'approfondir les relations entre adhérents et membres du Club et de faire circuler le courant des informations.

Le format reste le même mais avec une présentation plus dynamique.

Sur le fond, vous retrouverez les rubriques habituelles et d'autres que nous nous efforçons d'enrichir dans les numéros à venir notamment avec des petits portraits des jeunes élèves pilote, des instructeurs, de ceux qui ont un rôle particulier dans le club, et en étant plus proches de la vie du club, et de ce qui se passe ailleurs dans la région, sur le net etc....

Nous souhaitons que « Contact ! » soit encore plus le journal de tous et nous vous invitons à nous faire part de vos idées et remarques et à participer à sa rédaction en nous envoyant articles, photos, anecdotes, etc...

Mieux, si vous le souhaitez vous pouvez participer à sa réalisation en venant participer au comité de rédaction qui souhaite se renforcer.

Bonne lecture .

La Rédaction

L'Édito suite

Les risques paraissent d'ailleurs moins grands à peu investir dans ce que l'on connaît plutôt qu'à beaucoup investir sur des promesses de catalogues.

Le conseil d'administration est en pleine recherche d'infos et débat après sa séance du 21 août. Nous espérons être plus concrets pour l'Assemblée Générale du 6 octobre, en ayant peut être déjà des occasions à présenter. Il me paraît nécessaire que nous soyons une majorité pour engager le club sur une voie qui fixera, pour plusieurs années, un paramètre important du prix des heures de vol et un de nos principaux avions.

Dans cet éditto, je n'ai donné que mon avis, n'engageant ni les conseillers, ni le CA dans son ensemble.

Bonne réflexion à tous et bons vols.

La casse du VP

Le pilote aux commandes était qualifié montagne, avec un entraînement récent.

Il était parti, avec 2 autres pilotes du Club. Ils pensaient aller déjeuner à Gap, puis un des 2 autres pilotes, non qualifié montagne devait faire le retour Gap Aix.



LES CIRCONSTANCES

Faucon est une piste qui commence par une pente à 25%. C'est visuellement très impressionnant et les pilotes commencent rarement par ce terrain, le nôtre était passé auparavant par l'altiport de La Motte Chalancon pour se faire la main.

Le vent était travers droit de 30 à 45° pour 4 à 8 Kts, l'aérologie était déjà forte, déclenchant sur ce genre de pente des courants d'air ascendants ou descendants puissants.

A l'arrondi le pilote a senti l'avion s'enfoncer, il n'a pas remis de puissance. La seconde d'après, l'avion, fortement incliné à gauche, touchait le sol. Le train et le longeron de l'aile gauche cassaient, les 2 autres jambes de train suivaient pendant que l'avion glissait sur moins de 100

mètres avant de s'immobiliser contre un petit arbre qui brisait le fuselage et le plancher coté droit sur quelques dizaines de centimètres. L'hélice est bien sûr pliée.

Les trois pilotes à bord, juste marqués moralement, ont depuis, repris les vols.

4 jours plus tard, le mécanicien et 8 membres du club ont démonté l'avion sur place et l'ont ramené sur remorques à l'atelier de Vinon.

LES CONSEQUENCES DE LA CASSE DU VP

L'avion est économiquement détruit. C'est-à-dire que le coût des réparations est largement supérieur à la valeur de l'avion. L'assurance nous remboursera de cette valeur moins la franchise.

Les pertes financières seront de 8000 euros en 2007 (franchise, frais de démontage et transport) et de 1000 euros pendant 3 ans (malus assurance).

Le club perdra environ 100 heures de vol au deuxième semestre 2007.

Les pilotes devront chercher des créneaux sur les 3 autres quadriplaces ou les 4 avions école mais certains vols ou balades n'auront sans doute pas lieu pendant les 6 mois qui seront certainement nécessaires pour remplacer l'avion.

Le conseil d'administration a décidé l'arrêt de l'activité montagne à l'ACAM (voir ci-dessous). Le nouvel avion sera un avion de voyage défini comme étant un vrai 4 places volant à 110 Kts en croisière avec une autonomie minimum de 4 heures de vol.

Le C.A étudie actuellement toutes les solutions offertes par le marché (différents modèles, neufs ou occasions) compatibles avec les possibilités financières du club. Conformément aux engagements pris, son choix définitif sera soumis à l'approbation d'une Assemblée Générale convoquée à cet effet pour le samedi 6 octobre.

VOL MONTAGNE : le choix de la raison

Le Conseil d'Administration du 21 août a décidé d'arrêter l'activité montagne.

Avec la perte du VP nous ne disposons plus d'avion adapté à la pratique du vol montagne.

Par ailleurs, le faible nombre de pilotes qualifiés et le petit nombre d'heures effectuées ne justifient pas son remplacement par un avion permettant de continuer cette activité.

En dehors des 3 instructeurs montagne, et de 6 ou 7 instructeurs, seulement 5 pilotes sont titulaires de la qualification montagne, et tous n'ont pas un entraînement régulier suffisant.

Certes quelques pilotes pratiquent occasionnellement en DC, notamment pendant les stages montagne organisés ces dernières années, mais cela ne doit pas masquer le fait que depuis 3 ou 4 ans aucun pilote n'a entrepris une formation sérieuse pour être qualifié montagne, certains parce

qu'ils ont jugé avec sagesse qu'ils n'atteindraient pas le niveau de pilotage nécessaire.

On pouvait penser que l'achat du DR400/140B, plus facile à piloter et moins cher que le "Mousquetaire" relancerait cette activité. Cela n'a pas été le cas. Cette casse, qui est venue rappeler les 3 précédentes et plusieurs moins importantes en coût de réparation, n'a donc sans doute fait qu'avancer le moment de cette décision.

Aucun conseiller ne l'a prise de gaieté de cœur. Mais c'est le choix de la raison.

La décision a été prise par 10 voix pour, 1 contre et 3 abstentions sur 14 conseillers présents.

Assemblée Générale

Samedi 6 octobre à 16 heures

Ordre du jour :

Arrêt du vol montagne

Achat d'un quadriplace

Venez nombreux. Si vous ne pouvez pas être présent, donnez un mandat à un adhérent de votre choix pour vous représenter.

Les Aventuriers de l'Arche de Noé.

Suite de la page 1

La route initialement prévue devait nous faire passer par le nord de la mer noire via la Roumanie, la Moldavie, L'Ukraine, la Russie et la Géorgie. L'aide providentielle d'Adnan Demir, membre de l'ACAM, et les difficultés opposées par les autorités russes et géorgiennes nous ont fait revenir à l'aller comme au retour un itinéraire méditerranéen et à travers la Turquie.

Adnan, breveté en Turquie a mobilisé avec succès ses relations dans les services de l'aviation civile locale pour obtenir les autorisations nécessaires au transit et aux escales en Turquie.

La distance entre Aix- Les Milles et Erevan est de 1750 nautiques. Nous en aurons parcouru au total 4300 pour l'aller et le retour, en un peu plus de 48 heures de vol.

Après 6 mois de préparations, la collecte de documentation sur Internet, au BRIA du Bourget, l'achat de cartes ONC, l'établissement de l'itinéraire, des escales, la constitution d'équipages, les réunions entre les participants...etc., le 13 juin est le jour du départ.

JOUR 1 : Nous ont retrouvés au terrain, pour nous encourager et nous souhaiter un bon voyage, quelques membres du club parmi les plus fidèles ainsi que des amis de l'association arménienne Arev, soleil en arménien. Et celui-ci ne nous quittera pas jusqu'à Erevan, au terme de notre périple.

Pour la première étape nous serons 4 à bord.

Nous embarquons Louis Guinamard, journaliste au magazine France-Arménie, qui a réalisé un reportage sur notre aventure. Nous limitons l'emport de carburant à 110 litres afin de respecter les limitations de masse et centrage. Décollage en douceur dans un air immobile pour caresser la Sainte Victoire avant de rejoindre une autre montagne symbole...l'Ararat en Anatolie.

Nous passons plus d'une heure trente on top au niveau 75 entre Nice et Parme en prenant soin de nous tenir à l'écart des TCU de plus en plus actifs et menaçant au nord de notre route. A Venise nous retrouvons un ciel dégagé sur la lagune et sur la mer Adriatique, mais de plus en plus menaçant dans l'intérieur des terres. En finale 06 à San Nicolo, nous survolons l'île San Lazzaro Degli Arménie, du monastère arménien, avant de nous poser sur la piste en herbe après 3 heures 30 de vol. nous déjeunons à la terrasse du restaurant de

l'aérogare rénovée dernièrement. Ensuite nous rejoignons l'embarcadère où nous louons les services d'un bateau taxi élégant et puissant afin de gagner le monastère. Nous le visitons en compagnie de Père Grégoire qui nous ouvre les collections anciennes de l'ordre mekhitariste.

Malheureusement nous ne pouvons pas être hébergés sur place cette fois-ci en raison de la présence de nombreux séminaristes. Il faudra revenir en réservant à l'avance. Le site est remarquable, très bien situé et desservi par les transports en commun. Nous reviendrons !

En fin d'après-midi nous rejoignons donc, toujours avec notre pilote maritime, l'aérodrome. Nous décollons pour Portoroz, Slovénie, où nous trouverons avitaillement, hébergement et restauration disponibles et à moindre coût concernant l'hébergement. Nous logeons à la pointe de la presqu'île, en bord de mer, les pieds dans l'eau. La ville est charmante et les fruits de mer et le poisson très à notre goût !



Croatie

JOUR 2 : Nous avons prévu de rallier la Grèce avec une escale en Croatie. Après décollage, virage à gauche et nous voilà déjà en Croatie.

La côte Dalmate et ses 1100 îles, belles et préservées, défilent sous les ailes du piper. Le temps est très beau au dessus de l'eau et très chargé sur les terres.

Nous sommes bien avisés d'avoir choisi un itinéraire côtier jusqu'en Turquie. En effet la tendance orageuse persistera toute la semaine sur notre parcours. Notre PLN prévoit une escale sur l'île de Brac, mais la météo que l'on nous passe nous fait nous interroger, puis nous dérouter sur Dubrovnik.

De l'aéroport nous descendons en taxi en quelques minutes au port de Cavtat, où nous nous régalaons d'un repas de poisson et d'une baignade dans une petite crique.



Samos

De retour à l'aéroport, au dépôt du PLN nous prenons connaissance de l'obligation de déposer un préavis cause capacité limitée de stationnement. Nous prenons le risque de ne pas attendre la réponse, considérant qu'un PA28 est moins encombrant qu'un Airbus ou un Boeing. Finalement les difficultés opposées par la tour de Corfou, relayées par le contrôle albanais, auront pour cause notre estimée d'arrivée après le coucher du soleil. En fait le contrôleur s'inquiétait de nos conditions de vol, excellentes par ailleurs, et nous nous poserons à CS + 8 minutes, avec rampe d'approche et balisage de piste allumés. A l'ouverture de la porte, sur le parking plutôt bien rempli d'avions allemands participant à un rallye, nous sommes assaillis par une nuée de moustiques. Nous battons en retraite vers l'aérogare à bord d'un véhicule de piste venu nous accueillir. Nuit à Corfou, en ville.

JOUR 3 : Traversée de la Grèce.

Toujours des trajets côtiers excepté une brève entrée à l'intérieur des terres vers Agrinion, avant le détroit puis le canal de Corinthe. Ensuite nous suivons le transit VFR en TMA d'Athènes. Quelques petits cumulus mais surtout beaucoup de brume due à la chaleur et surtout à la pollution de l'agglomération tentaculaire d'Athènes.

Enfin le survol du nord des Cyclades, avec Kéa, Siros, Mikonos, et Ikaria avant de toucher Samos où le vent souffle assez violemment. Nous naviguons au vent des îles pour éviter les turbulences. A Samos, le terrain est sous le vent, heureusement protégé et nous nous posons au terme d'un vol de 3 heures 50. Nous stationnons près de canadiens, à l'est à une dizaine de kilomètres la côte turque est en vue avec des reliefs élevés. Nous trouvons une chambre chez l'habitant dans le village puis allons nous échouer sur la plage après ce vol éprouvant par la chaleur et les turbulences.

A l'aéroport, au dépôt du PLN pour Dalaman, en Turquie, le directeur de l'aéroport manifeste son hostilité vis-à-vis de la Turquie et des turcs et nous prédit les pires difficultés voire l'impossibilité de nous rendre en Turquie. Notre départ ne sera possible que nanti d'un sésame, un numéro d'autorisation de vol. Adnan qui se démène plus que jamais et reste en contact avec nous quotidiennement nous assure de l'envoi imminent de ce fameux numéro. En fin d'après-midi de retour de la plage, un appel à la tour de contrôle nous rassure. Un message a été envoyé par les autorités de l'aviation civile turque, contenant le numéro à rappeler à chaque PLN en Turquie. Un grand merci à Adnan !!

JOUR 4 : Entrée en Turquie.

La route directe entre Samos et Dalaman, notre ville d'entrée en Turquie, n'est utilisable qu'au dessus du FL250. L'étude du manuel de vol de EH nous rappelle qu'il faudra rester encore quelques dizaines de nautiques de plus à cheminer au dessus de l'eau, transiter par d'autres îles, parmi lesquelles Léros, Kos et Rhodes dont nous survolons la ville et le port avant de nous lancer dans notre dernière traversée maritime. L'aéroport de Dalaman, immense, se trouve en bord de mer ; nous nous y posons après 1 heure 45 de vol. Un B757 attend au point d'arrêt. A l'arrivée au parking, à côté d'un biréacteur d'affaires, de longues discussions s'engagent avec les représentants de compagnies de handling. Malgré notre souhait d'échapper aux services de handling dont nous n'avons pas vraiment besoin nous sommes contraints de choisir l'une de ces compagnies pour parvenir à rejoindre l'aérogare et effectuer les formalités de police, de douane et aéroportuaires. Ensuite nous louons une voiture afin de découvrir la région au cours des deux jours que nous passerons sur la côte turquoise. Nous logerons à Fethiye, dans une magnifique baie, ville qui porte le nom d'un héros local, pilote militaire. Nous nous reposons et visitons cette région aux splendeurs naturelles et antiques. Iles, plages, criques aux eaux...turquoise, montagnes, sites lyciens, théâtres romains...

JOUR 6 : Côte turquoise- Cappadoce.

En Turquie, nous déposons un PLN pour tout vol, même local. Pour notre navigation nous devons rappeler notre numéro d'autorisation et suivre les routes IFR. En vol avec le contrôle en route nous arriverons toujours à négocier des routes directes et serons invités à contacter les tours ou les approches pour les transits en zones d'aérodromes, y compris militaires, qui nous donnaient même les éléments comme pour nous poser sur leurs pistes. Les ges-

tions faites dans la conduite de notre vol n'ont concerné que les altitudes à adopter afin de franchir les reliefs toujours assez élevés, 8000 à 11 000 pieds.

Les paysages sont assez variés et parfois déconcertants, tel le lac salé de Tuz, long d'une cinquantaine de kilomètres et large de 25, d'une blancheur éblouissante. Quelques masses orageuses sur la dernière barrière montagneuse avant Nevsehir-Tuzkoy nous obligeront à quelques altérations de cap.

Après 3 heures 20 de vol nous nous posons sur la grande piste de Tuzkoy, avant de rejoindre un immense parking désert où nous serons seul à l'arrivée comme au départ. Le terrain principal desservant la Cappadoce, fréquenté par les liners est 80 kilomètres plus à l'est et plus éloigné des villages troglodytes.



la Cappadoce

Nous sommes accueillis avec curiosité par à peu près tous les acteurs présents sur le terrain depuis les douaniers jusqu'au météorologue. Les invitations à boire thé ou café se répètent de bureau en bureau. Nous visitons même la vigie de la tour de contrôle. Nous déposons le PLN pour notre prochain vol jusqu'à Trabzon (Trébizonde) sur la mer noire. Nous souhaitons faire étape à Malatya ainsi qu'à Van, mais malgré les efforts déployés par Adnan et ses amis de l'aviation civile, la zone au sud-est du pays et à la frontière irakienne nous sera interdite à cause d'opérations militaires aériennes et terrestres. Des F16 notamment étaient déployés à Diyarbakir. Nous commandons l'avitaillement pour mercredi 20, le pompiste se trouvant en ville comme le loueur de voiture à 20 kilomètres. Le temps de faire toute ces formalités et notre loueur est déjà là pour nous conduire à son agence. Nous louons à nouveau une voiture pour les deux jours que nous passerons en Cappadoce. Nous logerons dans le village de Göreme dans un charmant et paisible hôtel troglodyte.

JOUR 8, mercredi 20 juin : Le grand jour.

La météo est mauvaise sur le nord du pays et notamment à Trabzon sur la mer noire. Nuages bas, 300 pieds et deux chaînes de montagnes de 10 000 et 11 000 pieds à franchir pour s'y rendre ainsi qu'à franchir pour rejoindre Erevan. Nous faisons le point météo et demandons à modifier le parcours qui avait été approuvé. Nous pouvons faire escale à Erzurum, situé à peu près à mi-parcours. Mais il serait impossible de quitter l'aéroport en cas d'arrêt sur place. Il est possible sinon d'effectuer toutes les formalités de douane et de police ici à Tuzkoy. Ce que nous faisons afin de rallier Erevan directement. Lorsque nous pensons que tout est arrangé et le départ possible, la police nous annonce que nous ne pouvons pas quitter le territoire depuis ce terrain car ... nous sommes

réputés l'avoir quitté il y a deux jours lors de notre départ de Dalaman. Là-bas, les policiers et les douaniers ont pensé qu'opérant depuis l'aérogare internationale nous effectuions un vol international. Merci à l'agent de handling pour le service rendu pour 75 euros ! Finalement après deux heures d'attente voilà nos passeports qui réapparaissent dûment tamponnés aux mains de deux policiers. Juste avant de nous les rendre et de nous souhaiter bon voyage ils tentent de nous faire croire qu'ils vont retenir les deux arméniens que nous sommes Georges et moi, en mimant le geste de nous menotter. Après qqs instants les voilà tout goguenards et satisfaits de leur bonne blague !

Nous décollons finalement en fin de matinée pour le plus long vol de notre périple, plus de 4 heures 50. La nébulosité est déjà assez forte et nous avons décidé de naviguer en suivant les vallées qui sont encadrées de sommets élevés. Heureusement celles-ci sont assez larges et orientées principalement suivant la direction à suivre pour rejoindre Erevan. Nous passons au sud de Sivas, survolons Erzincan, Erzurum avec sa piste en dur à près de 6000 pieds d'altitude et recevant des jets de transports. Nous survolons l'Anatolie et ses hauts plateaux et ses hautes vallées clairsemés de village d'agriculteurs et d'éleveurs. Après avoir longer assez longtemps l'Euphrate nous atteignons l'Araxe, la rivière frontière entre Turquie et Arménie.

Sur la fréquence de contrôle d'Ankara, nous sommes toujours pris en charge par le contrôle en route, nous entendons l'appel du vol Air France 529. Nous demandons à passer sur la fréquence 123,45 et l'invitons à en faire de même et nous voilà à converser au dessus de l'Anatolie entre deux postes de pilotage.



Passage de la frontière. Au fond le Mont Ararat

Il s'agit d'un B777 qui rallie Dubaï à CDG. Nous faisons le récit de notre aventure qui semble épater les pilotes qui trouvent que nous sommes bien courageux, sans doute veulent-ils dire fous, de suivre une telle aventure. Nous les chargeons d'un message à l'équipage du vol CDG-Erevan afin de le relayer à nos amis du retour ainsi qu'à l'épouse de Georges qui doivent arriver ce soir à Erevan par le vol Air France. Ce sera chose faite et nos comparses seront attendus et accueillis en poste au cours du vol.

Montagne Mythique...le Mont Ararat

Nous approchons de la frontière et commençons à chercher à apercevoir la montagne mythique pour les arméniens, le mont Ararat. Du haut de ses 5165 mètres (16950 pieds !) il ne devrait pas passer inaperçu. Et pourtant avant de franchir la frontière il est dissimilé dans les nuages dont la base n'est qu'à ...10 000 pieds. Nous tentons de nous rapprocher du massif en suivant l'Araxe mais cela n'est pas du goût du contrôleur qui nous rappelle à plusieurs reprises le cap à prendre pour rejoindre l'aéroport. Le tourisme aérien aux abords de la frontière bardée de barbelés, fermée à toute circulation terrestre et surveillée de chaque côté n'est pas vraiment une activité encouragée ici. C'est à contre cœur que nous tournons le dos au Massif- LA montagne- pour nous présenter en finale 09, face à la capitale de l'Arménie. Après avoir dégager la piste nous

roulons vers un des parkings commerciaux à proximité d'un tupolev abandonné. Ici aussi tout comme à Tuzkoy nous faisons l'objet d'une grande curiosité. Des agents de piste, des douaniers, des policiers en uniforme et d'autres en civils, des bagagistes...viennent voir cette curieuse petite machine qu'ils n'ont pas l'habitude de voir. Des contrôleurs nous dirons plus tard qu'aucun avion de tourisme tel que le notre ne s'est jamais posé à Zvartnots. C'est Georges, faisant appel à ses connaissances de la langue russe, sa langue maternelle, qui nous sert d'interprète, l'anglais, le français et l'arménien n'étant pas partagé par tous.

Pour moi les sentiments sont confus entre la satisfaction d'avoir rejoint Erevan sans retard, sans incident et sans aucun problème particulier, l'émotion de fouler pour la première fois une partie de la terre de mes ancêtres, la joie de partager ces instants avec des amis assez fous et assez fidèles pour avoir participé à l'aventure improbable et qui laissait d'aucuns sceptiques...

Les bagages ramassés, l'avion balisé par des cônes de chantier et immobilisé par des cales de gros porteurs, nous lui disons au revoir avant de le confier aux soins de Jean-Pierre, Patrick et Alain que nous retrouvons quelques heures plus tard en ville. Nous avons alors des tas de choses à nous raconter et un séjour de presque une semaine à vivre sur place pour découvrir, ou redécouvrir pour certain, comme Aram le Yerevantsi, le pays.

■ Fred SARKISSIAN



Données techniques

Appareil : Piper PA28 Cadet, F-GIEH
moteur Thielert Centurion
135 CV
Vitesse de croisière : 105 Nœuds
Consommation : 20l/h, Jet A1

Total heures de vol : 48h10

Carburant consommé : 945litres
(Le plus cher, Portoroz, 1,04 euro le litre, le moins cher, Erevan, 856 dollars US...la tonne soit environ 0,57 euro le litre)

Taxes et redevance : 812 euros
(dont 392 euros à Yerevan; prix moyen des autres escales 30 euros)

Nombre d'étapes : 15
Kilomètres parcourus : 8200 km A/R

9 Pays survolés : France, Italie, Slovénie, Croatie, Serbie-Montenegro, Albanie, Grèce, Turquie, Arménie

Déroulement

Aller :

13/06 : Aix/Venise San Nicolo, 3 h 31
Venise/Portoroz (Slovénie), 0 h 50
14/06 : Portoroz/Dubrovnik (Croatie), 3h 39
Dubrovnik/Corfou (Grèce), 2 h 00
15/06 : Corfou/Samos (Grèce), 3h51
16/06 : Samos/Dalaman (Turquie), 1 h 47
18/06 : Dalaman/Nevsehir (Turquie), 3h23
20/06 : Nevsehir/Yerevan, 4h54

Séjour d'une semaine en Arménie

Retour :

26/06 : Yerevan/Nevsehir 4 h 54 ;
Nevsehir/Rhodes (Grèce) 3 h 45
28/06 : Rhodes/Santorin(Grèce) 1 h 50
30/06 : Santorin/Cortou 3 h 25 ;
Corfou/Dubrovnik 2 h 25
01/07 : Dubrovnik/Bastia 4 h 30 ;
Bastia/Aix 2 h 26

Ci-contre, les 2 équipages à Yerevan.

De gauche à droite : Jean-Pierre Lutaud, Patrick Bourchet, Georges Chahinian, Mme Chahinian, Nicolas Le Mer, Alain Goulipian, Fred Sarkissian.

Photos F.Sarkissian

Tour en Alsace

Prévu lors de la réunion de programmation des voyages en mars, il devait se dérouler sur quatre jours au début de juillet. Parler de l'Alsace à Marseille n'attirant pas les foules, nous nous sommes retrouvés à quatre ... puis deux ont dû abandonner la partie pour des raisons tout à fait indépendantes de leur désir de participer. Bref, Bernard Guérin et moi, nous avons décidé de partir trois jours et de nous concentrer sur Strasbourg.

Départ le samedi 30 juin avec un temps calme et un ciel bleu. La première étape nous a mené à Annemasse où le restaurant et l'accueil sont chaleureux. Sur les conseils de l'aéroclub local, nous avons traversé la lac de Genève en évitant la CTR, ce qui nous a fait passer à la verticale du VOR SPR (St Prex) au niveau 100 . Contrairement à ce que suggère la documentation, les couloirs Delta ou Charlie qui traversent la CTR sont interdits aux VFR par le contrôle suisse. Arrivés à Strasbourg Entzheim en milieu d'après-midi, nous avons été parqués près du local de l'aviation générale, lui-même situé assez loin de l'aérogare, mais disposant de tout le nécessaire pour la météo, les notams et les plans de vol ainsi que d'un accueil bien en chair et souriant, préfiguration de ce qu'allait être l'Alsace pour nous. Nous voici en route pour Strasbourg avec une voiture de location. L'aéroport est relié à la ville par 12 km d'autoroute. Ce soir est consacré à la visite du centre.

Ombagés de grands platanes et bordés d'hôtels et de restaurants somptueux. Il est délimité par les deux bras de l'Ill, tout est à

voir : les maisons à colombages, ou en pierres soigneusement taillées , les quais souvent La cathédrale est immense et un jeu de lumière est organisé sur sa façade révélant la finesse des colonnes sculptées qui montent en défiant les lois de la pesanteur. La foule est au rendez-vous et comme elle nous déambulons placidement, goûtant de l'hydromel offert par des passionnés de Moyen Age. Le lendemain a été consacré à la « route des vins ». Elle longe le pied des Vosges, les pentes offrant aux vignes le meilleur ensoleillement possible. Chaque village est une perle. Tout y est propre et bien rangé comme on peut s'y attendre et la gastronomie à la hauteur de la réputation de l'Alsace. Dans l'après-midi quelques averses ont émaillé notre promenade, nous rappelant qu'une perturbation approchait et que le retour à Aix le lendemain serait délicat. Lundi matin, pas de plan de vol car nous resterons en France, mais météo soignée et notams car vus de l'aéroport, les nuages sont bas. Nous renonçons au survol des Vosges pour une route plus basse qui longe la plaine d'Alsace : Mulhouse, Besançon, Dôle puis plein sud vers Le Versoud. Cette route ne pose aucune difficulté, les repères visuels étant nombreux : les Vosges, la vallée du Doubs, les autoroutes. Seul point délicat, le parcours est truffé de zones militaires jalousement gardées et un contact radio permanent avec les FIR est obligatoire pour savoir si le contournement est obligatoire.

Que dire de l'Alsace ? Pour moi, c'est un voyage à refaire. Depuis un avion et par beau temps les vues sont magnifiques, les villes et les villages sont à visiter en voi-

ture et l'Allemagne voisine offre une occasion facile d'exercer l'anglais aéronautique. L'hébergement est fourni et de qualité ainsi que la gastronomie et puis, par l'accueil, le calme, l'ordre qui y règne, l'Alsace dégage une atmosphère si particulière.

■ Gérard CASSAN

Dans le cadre des activités de l'ACAM, il a été organisé un week-end en Corse composé d'un groupe homogène, deux instructeurs , de deux élèves pilotes, de deux pilotes confirmés, et enfin deux passagers au total huit personnes ont effectué la traversée Aix Propriano. Une pensée pour Amina, qui suite à un accident en moto, ne pouvait participer au voyage !

Week-end en Corse

Les trois appareils, ont décollé tôt d'Aix les Milles à destination de Propriano, ce samedi 16 juin 2007. Dès leur arrivée, les pilotes se sont pressés de vérifier la météo locale en vue de préparer des vols de promenade au dessus des aiguilles de la montagne « Bavella », l'escapade a été reportée au lendemain, cause mauvaise météo, mais cela n'a pas empêché le groupe d'aller se baigner, après un copieux déjeuner Corse au restaurant la « Tavaria ». Le lendemain, les pilotes et passagers ont pris la direction du Sud de la Corse, entre autres Solenzara, Porto Vécchio, Bonifacio et enfin direction Calvi, déjeuner en ville, promenade. Au retour vers Aix, certains projetaient déjà leur prochain voyage en Corse.

■ Alain DERDERIAN (passager)



Le parlement européen

Heures de vol			TOTAL
AVIONS	Juillet	Août	2007
QF	32.00	47.00	160.00
RU	88.40	100.25	710.40
ZG	80.20	97.30	687.55
EH	30.20	22.55	271.00
VP	25.55		191.25
Total ACAM	257.15	267.50	2021.00
NN	33.55	24.55	343.00
AS	49.05	91.30	375.50
BD	98.20	61.00	510.35
Total ANEG	181.20	177.25	1229.25
TOTAL	438.35	445.15	3250.25

BD, AS, Changement de moteurs

BD sera immobilisé vers la mi-novembre pour révision complète de son moteur arrivé en fin de potentiel.
Ce sera ensuite le tour de AS, courant décembre. Révision complète du moteur en fin de potentiel et dont la puissance, actuellement bridée à 160cv, sera portée à 180cv. Les performances de l'avion et sa

charge utile seront ainsi améliorées.

EH, le retour

Le Piper EH sort d'une visite 2000 heures. Les moquettes ont été changées. Merci d'en prendre soin en n'entrant pas dans l'avion avec des chaussures sales ! Il est de nouveau à votre disposition pour vos promenades et voyages.

Prenez le plus grand soin des avions !...

EN L'ABSENCE DE PERMANENT

Le pilote qui effectue le DERNIER VOL de la journée est responsable de la FERMETURE du Hangar et des locaux du Club (portes & volets)

Bienvenue

Azet AIT- ADJEDJOU élève pilote
Cyril GODEAUX pilote
Claire BARBIER pilote
Michel ZINNO élève pilote
Michel LIEVRE élève pilote
Eric BAPTISTA élève pilote
Cyrille BURCKEL pilote
Cyrille NEYRET pilote
Gabriel CLEMENSON élève pilote

Bravos !

Lâchés :
Sébastien DUHAL
Le 31 juillet. Elève de B. Foussard
PPL :
Gilles RAYMOND
Le 27 juillet. Elève de A. Rostain

Félicitations à tous

BOURSE DES EQUIPAGES

Si vous désirez partager vos vols [promenades, ballade, locaux, week-end] cette rubrique est à votre disposition, mais aussi un tableau à l'ACAM.....Bons vols

P.BOREL [PPL]	Vols locaux et nav AS/BD	06 85 30 36 02
TASO & OLIVIER	Tous vols	06 78 82 46 02
S.BELMONTE	Tous vols	06 10 74 37 73
POLITANO	Pour voler en équipe tous types de vol	06 67 98 15 20
J.J.CHALLIOL	Partagerait vols sur NN/ZG/RU	06 66 38 66 72
A.SUEUR	Pour vols locaux & petites nav	06 60 45 12 03

TROUVER UN INSTRUCTEUR

L'exercice n'est pas très facile depuis l'automne 2006. Le Club est en effet passé de 1700 h de double en 2005, à 2000 h en 2006 et va sur les 2300 h pour 2007. Une telle croissance (15% par an) dans ce domaine impliquant des hommes et des bénévoles, ne se maîtrise pas aisément. Les instructeurs bénévoles ont forcé l'allure, mais le nombre de nouveaux élèves auquel s'ajoute les lâchés sur AS, EH, QF, les a débordés.
Depuis début juin nous avons donc freiné l'arrivée de nouveaux adhérents élèves, attendant l'accord d'un instructeur pour accepter le candidat.
Un nouvel instructeur a rejoint l'équipe mais n'a dans un premier temps accepté qu'un seul élève compte tenu de nombreuses autres activités aéronautiques.

2 instructeurs issus du club sont en formation et pourraient commencer respectivement début octobre et à la mi novembre. Le club a demandé à Arnaud Rostain d'effectuer 5 heures supplémentaires en septembre et octobre.

Ce sont donc plusieurs mesures qu'a pris la direction du club afin que chaque adhérent puisse trouver un instructeur sans trop « galérer » ! Si, malgré tout, vous rencontrez des problèmes, n'hésitez pas à en parler au Président.

Mais évitez quand même de chercher un instructeur le 29 du mois pour renouveler votre licence le 30 !...

AUTOUR D'UN VERRE

Depuis plusieurs mois, nous vous donnons rendez-vous pour un apéritif tous les premiers vendredi du mois à 18h30. Nous avons pu compter à chaque fois environ une trentaine de personnes avec une majorité de pilotes « confirmés », et seulement peu d'élèves pilotes !

Il faut rappeler que cette initiative a pour but de rapprocher d'avantage les ELEVES PILOTES des autres pilotes et membres du club et de parler de leurs progressions dans une ambiance conviviale. Il faut savoir que 2 nouveaux brevetés ont su profiter de cette rencontre pour fêter leur PPL, nous les remercions vivement et nous invitons les prochains qui le souhaitent à en faire autant...

Prochaines dates :

Septembre : Vendredi 7 Apéro suivi d'un Barbecue
(pour le BBQ s'inscrire au club)

Octobre : Déplacé exceptionnellement au Samedi 6 après l'AG

■ Valérie PINCE

■ Patrick BOURCHET

→ INFOS ACAM

1908 - 2008 Cent ans d'Aéroclubs

Nous souhaitons l'an prochain marquer le centenaire de la création, en 1908, de ce grand Club que fut l'Aéro Club de Provence, dont l'ACAM est, à la suite de plusieurs fusions, l'héritier.

Nous lançons un appel à toutes les personnes qui auraient des informations ou des documents sur l'histoire ancienne (1908-1940) ou plus récente (1945-2000) sur ces clubs.



Par ailleurs, nous faisons appel à tous les adhérent(e)s intéressés pour participer à l'élaboration et l'organisation de cette manifestation.

Merci de contacter Xavier Farjon, Yves Despas ou Serge Robert.

SORTIES CLUB

« Bain d'Automne » à VENISE

Samedi 29 - Dimanche 30 Septembre

3 avions EH-AS-BD

Briefing préparatoire : vendredi 7 septembre à 18h

AMPURRIABRAVA (Espagne)

Mercredi 3 - Jeudi 4 Octobre

2 Avions : EH-AS 8 places

Environ 4 h de vol aller-retour par la côte. Escale à Béziers pour changement de pilote
S'inscrire au Club

Pensez à la PERMANENCE DU DIMANCHE

Inscrivez-vous sur Openflyers

ASSOGORA

L'ACAM tiendra un stand à la journée des associations sur le Cours Mirabeau.

Dimanche 16 septembre

De 9h à 18h

Il faut tenir une permanence pour informer le public.

Merci de vous inscrire au club

ENTRETIEN DU CLUB

Une 1/2 journée de travaux d'entretien du Club house aura lieu le

Samedi 13 octobre

De 9h à 12h

On a besoin de bras !

S'inscrire au club

→ INFOS D'AILLEURS

Journée des femmes pilotes

L'Aéroclub Vauclusien organise une journée rencontre réservée aux femmes pilotes :

**Dimanche 14 octobre
en Avignon**

10h accueil Café

10h30 petite initiation à la mécanique

12h départ pour le restaurant

« Le Bercaïl » (menu 31€)

14h Balade dans la cité des papes

16h retour au Club

Nous espérons pouvoir bénéficier de votre visite et ainsi nous permettre de nous rencontrer autour de cette même passion qu'est l'aviation.

C'est avec plaisir que nous vous accueillons et nous restons dans l'attente de vos nombreuses inscriptions avant le **8 octobre au 04.90.84.17.17.** (merci de nous préciser si vous nous rejoignez en voiture ou en avion)

les organisatrices à l'AEROCUB VAUCLUSIEN Sylvie SCHREPEL et Evelyne MAUGER.

Pour l'ACAM : Valérie PINCE.

Café-Croissants

Tous les 2èmes Dimanche de chaque mois.

Prochaines dates :

9 septembre AC Vauclusien à **Avignon**

14 octobre AC du Comtat-Venaissin à **Carpentras**

11 novembre AC des Quatre Vallées à **St Crépin**

Rallye Pierre Clermin

Sous l'égide du **CRA 21**, le championnat d'automne organisé par le **Comité Départemental Aéronautique** du Vaucluse avec le concours de l'**AC Jean ORIAL**, se déroulera

**Samedi 29 septembre 2007
sur l'aérodrome de Pont-Saint-Esprit**

Renseignements/inscriptions auprès de **Guy ZIMMER**

Tél. dom. 04 90 70 61 15

e mail : guy.zimmer2005@wanadoo.fr

C'est une belle journée en perspective ! L'avenir de ce terrain étant bien compromis, ce sera sans doute l'une des ultimes occasions d'y poser vos roues.

LES ÉVÉNEMENTS D'AILLEURS

NOUS INTÉRESSENT :

CONTACTEZ NOUS



Journal d'information de l'ACAM

- ◆ **Directeur de Publication**
Patrick BOURCHET
- ◆ **Rédaction**
Yves DESPAS
Larbi KHOUALED
- ◆ **Rubrique Avions**
Gérard VINCENT
- ◆ **Rubrique Élèves Pilotes**
Robert FARGIER
- ◆ **Rubrique Pilotage**
Jean Pierre LUTAUD

Ont collaboré à ce numéro
Patrick BOURCHET
Gérard CASSAN
Alain DERDERIAN
Valérie PINCE
Fred SARKISSIAN

Aéro-Club Aix - Marseille
Aérodrome 13290 LES MILLES

04 42 24 21 70

www.aeroclub-acam.org
aeroclub.aixmarseille@wanadoo.fr