

Terrain vaste et très bien placé à proximité de l'océan, aéroclub dynamique et bien mené, activités diversifiées, le terrain de Vannes Meucon coche de nombreuses cases qui assurent son succès. Reste, comme partout ailleurs, à bien gérer le voisinage pour éviter les mauvaises surprises...



# Vannes Meucon L'aviation épanouie !

**M**arc Gobron, président de l'Aéroclub du Pays de Vannes (ACPV) prévient : « Ici on achète du bon café et la machine est toute neuve ». Le Club House aussi est pimpant, décoré avec goût par les adhérents du club. Si on juge un restaurant par la propreté de sa cuisine, pourquoi ne pas évaluer un aéroclub par le confort de son Club House ? Après tout, le travail réalisé en commun n'est-il pas un indice fiable sur la vitalité d'un club et sur la bonne ambiance qui y règne ?

L'ACPV (Aéroclub du Pays de Vannes) a été créé en juin 1973 sur le terrain de Vannes Meucon, à l'initiative de Simone Magnier. Quelques jours après la création officielle, les membres fondateurs réceptionnaient leur premier appareil neuf : un Rally Club 100cv immatriculé F-BUGV, qui restera de nombreuses années au club. Depuis 50 ans, l'ACPV est un acteur essentiel du terrain de Vannes Meucon mais il est loin d'être le seul : la plateforme appartient à l'agglomération de Vannes et la gestion, qualifiée de dynamique par les utilisateurs du terrain, est confiée à la

SEALAR. Vannes Meucon héberge un grand nombre d'activités avec une aérogare commerciale (pas de ligne régulière, uniquement des vols privés et affrétés) entreprises d'entretien mécanique, parachutisme, hélicoptère, avions privés hébergés dans des hangars hors plateforme et village aéronautique d'une dizaine de propriétés. Les utilisateurs se partagent une piste en herbe (08-26) et une autre en dur (04-22) confortable de 1500x 45m. La tour est armée par des agents AFIS.

La région est plaisante, c'est même la plus belle de France selon certains. Le Golfe du Morbihan que l'on aperçoit au loin est superbe, Quiberon, Belle Ile et les belles balades sont à portée de main, sitôt les roues quittant le sol.

Marc Gobron préside aux destinées de l'ACPV et évolue dans ce petit paradis depuis dix ans. En 2012, l'aéroclub comptait 140 membres, entre un et deux salariés suivant les époques et produisait 1900 heures de vol par an. Les chiffres sont plutôt flatteurs aujourd'hui : 220 adhérents actifs, trois salariés et 3000 heures de vol par an, ce qui fait de l'ACPV le troisième de la région Bretagne, derrière Brest et Rennes. La flotte est également conséquente, avec six avions propriété du club, parfois rejoint pour la période estivale par un septième en location.

« Nous sommes en train de faire évoluer la flotte en mettant l'accent sur la protection de l'environnement » souligne le président. « Nous passons par exemple du DR400 120cv avec une consommation de 20 litres à l'heure à des engins plus récents comme le Diamond DA20 biplace

à moteur Rotax qui consomme 30% de moins et divise pratiquement le bruit par deux. Aujourd'hui nous disposons donc de deux DA20, de deux DR400 120cv et d'un 140B de 160cv. Nous avons également construit un Van's RV9 il y a une dizaine d'années, avec EFIS sur la planche de bord, mais nous avons choisi de le revendre à un membre du club avant de le casser... L'an dernier nous avons revendu un DR400 120cv pour acheter un Dynamic WT-9 d'occasion récente et

## Protection de l'environnement

nous sommes aujourd'hui (début d'année 2023) sur la piste d'un deuxième exemplaire que nous financerons également en vendant un deuxième Robin 120cv. À la lumière de notre activité, avec beaucoup de formation, nous voulons disposer de machines en double : deux DA20, deux Robin et deux WT9. Tout ça en conservant une gestion financière prudente de bon père de famille... »

Les heures de vol sont facturées de 157

mation. La rançon du succès, c'est une liste d'attente pour la formation et une certaine retenue dans le développement de l'activité :

« On freine, on freine... Parce que 3 000 heures est le maximum que l'on puisse obtenir avec notre structure. Aller au-delà mettrait en péril notre équilibre : la maintenance, la disponibilité des instructeurs, des locaux pour préparer les vols, nous sommes aujourd'hui au maximum de nos capacités. Nous avons d'ailleurs des projets d'extension avec la construction de locaux qui seront réservés à la formation et au simulateur ».

L'ACPV salarie aujourd'hui deux instructeurs et un chef mécanicien, essentiels à la bonne marche du club. Le premier instructeur, Eric Corvaisier, est chef pilote et responsable sécurité, instructeur FI et FE. Le second, Eric Planque, FI également, est responsable pédagogique. Conséquence des exigences européennes, le club est passé DTO (Declared Training Organisation) en février 2019. « On court après les instructeurs note Marc Gobron : nos deux salariés sont ai-



à 186 € (du WT-9 au DR400 160cv). Le prix est forfaitaire, avec ou sans instructeur à bord. « Inclure la présence de l'instructeur dans les heures de vol est un choix délibéré pour aider les jeunes pilotes précise Marc Gobron. Mais c'est aussi un outil puissant en matière de sécurité : il s'agit d'inciter les pilotes qui volent peu à partir avec un instructeur, sans que le coût soit un obstacle ».

Avec pas moins de 80 élèves à différentes étapes du cursus de formation, et une trentaine de collégiens suivis au niveau du BIA, l'aéroclub se félicite d'être très dynamique sur la for-

dés par une demi douzaine de bénévoles, tous passionnés, qu'ils soient pilotes professionnels ou pas, en retraite ou actif... »

Quant au mécanicien salarié, Frédéric David, il est également responsable du suivi de navigabilité et se fait seconder par deux mécaniciens bénévoles formés par la FFA. « Disposer d'un mécanicien sur place est essentiel pour le club poursuit le président. Pendant deux ans, nous avons expérimenté l'externalisation de l'entretien. L'entreprise qui s'occupait de nos avions était pourtant sur le terrain, mais nous nous sommes rapidement aperçu que nous per-