



## VOLER... VOLER... VOLEZ...

### Le 29 Juin, c'est le jour le plus long ! le maître mot... c'est : VOLEZ !!

Il est important qu'un maximum de pilotes participent, car le classement par la F.N.A tient compte du nombre de pilotes ayant volés.

un petit déjeuner sera offert par le Président à tous les lève-tot. Début de la journée à 7 heures locales pour se terminer à 21 heures locales.

#### ■ Mémo

##### Répertoire

ACM : 04.75.01.42.75  
aeroclub.montelimar@wanadoo.fr

##### Instructeurs :

Fred : 06 84 22 25 67  
Daniel : 04 75 52 90 84  
Teddy : 04.90.40.62.24  
mrtcrep@net-up.com

##### Prochainement...

- Le 22 juin le CAP 10, avion de voltige, sera sur le terrain pour les amateurs de sensations fortes. Sont inscrits E. JOBERT, G. BOULAY, A. REME, J. JOSIN

##### Actualité

- Le 8ème Rallye des Chateaux a eu lieu le dimanche 18 mai 2003. **LIRE EN PAGE 2.**

## Nouveaux Brevets.

Notre aéroclub compte deux nouveaux pilotes brevetés !

Frédéric RAVEL a obtenu son Brevet de Base en MAI après avoir été formé par Teddy CRESPIEN et Bernard LABROUSSE.

Ses premiers entrainements en navigation semblent augurer d'une progression rapide vers le PPL. Ce ne sera bientôt, nous l'espérons tous, qu'une simple formalité.

Guillaume BOULAY, a atteint l'objectif qu'il s'était fixé. En un peu moins d'un an d'étude des manuels de vols, du guide du pilote VFR et des cartes VAC, qui n'ont d'ailleurs plus aucun secrets pour lui, formé par Daniel CHAMPANHET, il a brillamment réussi son examen final le 13 juin. Testé par Bernard LABROUSSE notre Flight Examiner (FE).

Le PPL est la juste récompense de son assiduité (en cours, en vol et au sol), et de son travail. Il a mis toutes les chances de son côté en allant même s'entraîner du côté de MERLU, mais cela est une autre histoire.

Le PPL est désormais un examen qui n'a plus grand chose à voir avec notre ancien TT. Les épreuves théoriques et en vol sont plus difficiles, mais tout le monde peut réussir, grâce à un travail personnel, même s'il faut quelquefois s'y reprendre à deux fois pour franchir l'obstacle.

Guillaume n'a plus qu'à se plonger dans la réglementation FCL 1, afin de ne pas manquer son renouvellement de qualification de classe dans deux ans. Attention aux butées, cela est valable pour tous les PPL et les anciens TT. **Attention** à ne pas laisser passer la date.

#### SORTIES

##### CORSE - Calvi le 01 Juin 2003.



Les remparts de Calvi

Dans le DM aux commandes Guillaume Boulay avec pour passagers Guy Masneuf et Catherine Dubouloz et un instructeur Frédéric Szuter. Dans le LV les Lemaitres, Michel Télégoni, Patrick Altenbach.

La météo rencontrée était médiocre aussi bien à l'aller qu'au retour : nuages et brume imposant par moment un pilotage aux instruments.

En profiter pour se rappeler le règlement intérieur du club concernant les voyages en Corse (**LIRE EN PAGE 2**). Journée ensoleillée et agréable, repas poissos et bonne ambiance.

##### Le 4 Mai... Picnic à Saint-Auban.



CF : la famille Kaiser  
DM : la famille Jobert et un nouvel élève Kevin Glinkoswki,  
LV : la famille Lemaitre et Guillaume Boulay,  
Mauboussin : Michel Télégoni  
Très beau champs d'aviation. Nous avons profité des installations du Centre national du vol à voile pour le picnic qui s'est avéré très réussi... et gastronomique !

#### VOL DE NUIT



superbe nuit, vol sous la baguette de Teddy avec Garabédian-Lemaitre  
**LIRE EN PAGE 2.**  
photo non contractuelle ! désolé Teddy...



#### Nouvel Avion...

La nouvelle acquisition du club décidée en conseil d'administration, brille comme un sou neuf, bien à l'abri dans le hangar.

Le Jodel D 19, F PZBB, devrait permettre au club, grâce à un coût de l'heure de vol réduit, de recruter de nouveaux jeunes que l'aéronautique attire.

L'expérience est en cours, elle mérite d'être poursuivie. Avion facile au décollage et à l'atterrissage, les élèves entendront cette fois beaucoup parler du pied, de la bille, et des effets moteurs, car cet avion est un avion de pilote, même s'il n'est pas aussi difficile au roulage, au décollage et à l'atterrissage, qu'un avion à train classique.

Un intérêt supplémentaire réside dans l'extraordinaire visibilité offerte par la verrière bulle, ne pas oublier la casquette.

#### ...vous @vez dit Net ?

- ▶ NAV2000 - l'information aéronautique pour le pilote de loisir : [www.nav2000.com](http://www.nav2000.com)
- ▶ Site Officiel de la FNA : [www.fna.fr](http://www.fna.fr)
- ▶ Site de l'aviation civile : [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr)



## VOL de NUIT à partir de Valence le 21 Avril 2003.

Un premier vol de nuit a été effectué le 21 avril à partir du terrain de Valence. La manip est un peu compliquée, il faut laisser dormir l'avion sur place, mais avec un peu d'organisation cela passe.

Christian GARA BEDIAN, a découvert, l'ambiance du vol de nuit sur une petite navigation qui nous a conduits jusqu'à GRENOBLE ST GEOIRS, quelques tours de piste et touchers sur un magnifique boulevard

de trois mille mètres, nouvelle Nav et atterrissage à Valence, il a été conquis. Le vol à vue de nuit, c'est du VFR mais c'est aussi un peu de la procédure IFR, surtout lorsque l'on est contrôlé en espace de classe « C » par Lyon. C'est vrai la vallée du Rhône est un grand couloir lumineux, mais du côté des champs barrans au sud de Grenoble, il demeure judicieux de regarder ses instruments.

Le BOSS aux commandes nous a ensuite

emmené vers AUBENAS, arrivée pile poil verticale terrain, constatée lors de l'allumage PCL (dispositif d'allumage automatique du balisage commandé par radio par le pilote). Le tour de piste sans PAPI et sans rampe d'approche y est beaucoup plus délicat à effectuer. Retour sur Valence via Montélimar, ou il nous a semblé qu'il aurait pu être possible de se poser, tellement la nuit était claire et l'étendue sombre du terrain matérialisant bien la piste 02/20.

T.CRESPIN

### ■ PERMANENCE

*Il est indispensable que chacun puisse assurer sa permanence. Il est parfois difficile pour certains d'entre nous, du fait de l'éloignement géographique ou des charges professionnelles ou familiales, de venir passer la journée avec nous. Mais si vous le pouvez, venez passer une journée au club. Vous pourrez ainsi entre deux pleins, découvrir et vous familiariser entre autre avec l'informatique opérationnelle de planification des vols qui est désormais pratiquement au point.*

*Si vous ne pouvez pas venir, prévenez, si possible à l'avance, nous pourrions vous faire remplacer.*

### VOL DE NUIT POUR LA NUIT LA PLUS COURTE.

C'était prévu de longue date. Info pilote nous l'avait annoncé, la nuit du 14 juin 2003 serait bien la nuit la plus courte. Par chance, la FNA, pour cette fois ne l'a pas annulée.

L'avion nous l'avions : Le PA28 : F-GHDM.

Les volontaires aussi : Teddy pour regarder et critiquer tranquille en place droite, Louis et Paule Maguy pour faire marcher la machine et puis le pauvre Alain Kaiser qui ne s'attendait pas à ce qui l'attendait.

L'organisation, notams, plans de vols (cinq au total), météo géniale jusqu'à l'heure du décollage ( mais un peu en grève quand même) et tous les contrôleurs au travail ou presque (eux ils n'ont pas le droit). Les pompistes à leurs postes, à Marseille au pied du camion et à Valence, chargé de bidons d'essence et de café, le pauvre Alain, stoïque nous attend.

Le projet : Un premier vol Montélimar Marseille via Montpellier (décollage de jour à 22 heures 03 nuit à 04). Un deuxième vol Marseille Valence. Changement d'équipage prévu à deux heures du matin (pauvre Alain). Nouveau départ pour Marseille, puis Montélimar pour un ultime atterrissage prévu à cinq heures et dix huit minutes du matin.

Au début tout se passa comme prévu. Le vol de nuit à 4.500 pieds au dessus de cette immense vallée de lumière qu'est la vallée du Rhône, ou lors du survol côtier sur Marseille, fut un régal pour les yeux et pour nos pilotes, qui comme St EX s'approprièrent le ciel. A Avignon une grosse activité nocturne se déroule en auto info en l'absence de contrôleurs. Nous ne voudrions pas être à la place de ce pauvre élève pilote qui vient de se faire renvoyer dans ses foyers par Provence. Le malheureux, il pensait indiquer une heure de décollage à 20 heures 30 et avait inscrit 08 heures 30 sur le plan de vol. Revenez demain matin, ce soir il n'y a plus rien à voir. Changement de pilote à Marseille, Paule Maguy prend les commandes, mais,

### Le Rallye des CHÂTEAUX.

Organisé conjointement par L'aéroclub en coopération avec L'Aéro Club des Côtes de Provence et malgré la concurrence du meeting de Salon de Provence, tous les ingrédients furent réunis pour que cette terrible compétition se déroule dans les meilleures conditions.

Ce 18 Mai, soleil au rendez-vous, vent calme, organisation sans faille, pilotes en grande forme, élèves du club participant en concurrents ou en passagers, ce fut parfait. Les châteaux, facile à trouver, mais cette cochonnerie de porcherie, la galère. Rien ne ressemble plus à une soue à cochons qu'une autre soue à cochons. Finalement c'est en arrivant au dessus de l'Ardèche que

certaines purent enfin identifier la bonne.

Les meilleurs ont gagné, il faut dire qu'ils étaient quatre dans l'avion et que ce sont les passagères qui ont identifié les photos. Bravo mesdames JOBERT et DUBOULOZ.

Nous taïrons le nom de celui qui a gagné la coupe du meilleur rebond à l'atterrissage, de toute façon, ce fut quand même un bon atterrissage puis qu'a près celui-ci l'avion peut encore redécoller.

Excellent repas chez Jean-Charles, excellente journée aéronautique.

lors de l'arrivée sur Valence, Lyon approche nous prévient que de nombreux avions ont dû faire demi-tour pour cause de défaillance de l'allumage automatique du balisage ! Il est terrible de constater qu'alors que toutes les ruelles du moindre village de l'hexagone demeurent allumées à giorno, la piste de Valence s'obstine à rester dans le noir. A deux heures du matin, le pauvre, pauvre Alain, toujours lesté de sa thermos de café et de ses bidons de pétrole, vit bien passer le DM au dessus de la piste éteinte. Les cinq coups d'alternat restèrent inefficaces mais le téléphone portable, utilisé en vol à partir de l'avion, a cependant et heureusement, permis de confirmer, que malheureusement pour lui, le vol de nuit, c'était fini pour aujourd'hui.

Déroutement, règle à calcul, programmation GPS, calcul pétrole, Paule décide de nous emmener à AUBENAS.

Le VOR de MTL n'est pas en grève. Cinq coups sur l'alternat, cette fois cela marche. Une piste s'allume au cœur de l'Ardèche. Atterrissage, les éclairs strient le ciel au nord, le clair de lune est merveilleux au sud. Les naufragés s'installent sur un parking désert. Le sandwich type SNCF, tant critiqué au départ (carton, margarine et blanc d'aile de corbeau en gelée), sera finalement équitablement partagé et apprécié de tous. Une bouteille d'eau oubliée dans l'avion par un équipage précédent, permettra la survie de l'équipe avant dépôt d'un nouveau plan de vol ( bien ! le portable) et décollage à trois heures et demie du matin, pour un survol de Lyon et retour pour atterrissage de jour, prévu à cinq heures et dix huit minutes, heure de début du jour, indiqué sur les éphémérides du professeur NIMBUS.

Jusqu'à Valence tout se passe bien, les éclairs sur Lyon d'un énorme cumulo nimbus, nous dissuadent de poursuivre et décision est prise de modifier la Nav par Grenoble St Geoires. A Romans, une formidable déchirure électrique traverse le ciel à nos midi. L'orage semble encore loin, mais prudence est mère de sûreté. Demi tour immédiat, allons voir du côté

d'Avignon si les cieux restent plus cléments. Un avion en tours de piste à Bourg en Bresse signale à l'approche de Lyon que la foudre vient de s'abattre sur l'un des hangars à proximité du terrain et que c'est un véritable feu d'artifice. Que diable allait faire ce HR 200 à quatre heures du matin, dans une pareille tempête, c'est sûrement la faute à la FNA.

En Provence c'est la sérénité. La lune disparaît, le soleil se lève doucement, cinq heures dix neuf, longue finale à Montélimar, atterrissage avec le phare. Les pleins, le carnet de route, l'ordinateur, tout le monde au lit. DODO, bonne nuit les petits.

Amateurs d'émotions fortes, inscrivez - vous, nous recommencerons l'année prochaine.

NOTA BENE. Le PA 28, utilisé au régime économique à 90 kt et 2.2000 t/mn, n'a consommé que 25 l à l'heure. Au parking, à l'arrivée à Montélimar, après un complément de 49 litres à Marseille, et six heures dix en vol de nuit, il nous restait encore 80 litres d'essence dans l'avion, soit plus de trois heures d'autonomie et près de cinq cents km de distance franchissable au régime économique. A méditer!

T.CRESPIN

### ■ CORSE : RAPPEL de REGLEMENTATION

**Sorties pour la Corse** le règlement intérieur du club est le suivant: les pilotes ne seront autorisés à se rendre seuls en Corse qu'après avoir satisfaits aux conditions suivantes: 100 heures de vol comme commandant de bord, initiation au vol sans visibilité, deux voyages avec un instructeur. Pour le 2 ième voyage l'instructeur pourra se faire remplacer par un pilote très expérimenté.

*Allez... à la prochaine... et Bons Vols !*