

■ EN BREF...

F-GCCF... SUITE ET FIN

La réparation à coûté la somme de 2.465,36€ à l'aéroclub (y compris l'achat d'une pompe à vide 700€).

DANIEL CHAMPANHET

vient de changer d'adresse et de téléphone :
Le Jabron 2 Bat F
7, rue Général Pau
26200 Montélimar
tél : 04 75 01 81 48

NOUVEAU PILOTE

Le 1er Novembre 2003, Benjamin GANS a effectué son premier vol en solo sur le D-19. Profitant de l'exceptionnel beau temps qui a régné sur la plate-forme au mois d'octobre, il a pu grâce à son assiduité, et à sa grande expérience de l'appontage sur F-18 avec flight simulator, acquérir rapidement les bons réflexes et effectuer un premier Kiss-Landing aux commandes, qui en augure bien d'autres.

VOL ET CHAMPIGNONS

Daniel Champanhet souhaiterait créer un mini aéro-champi-club.

Ce nouveau club de mycologie aurait pour but d'apprendre à ses élèves à faire du slalom, à atterrir entre les rosés des prés, de nettoyer la piste, et faire quelques bonnes omelettes!!!

Ce mini-club aurait sa journée porte ouverte une fois par an fin Septembre, mais Daniel aimerait qu'il n'y ait pas trop de monde!!!!!!

■ MEMO

Répertoire

ACM : 04.75.01.42.75
aeroclub.montelimar@wanadoo.fr

INSTRUCTEURS :

Fred : 06 84 22 25 67
Daniel : 04 75 01 81 48
Teddy : 04 90 40 62 24
Bernard : 04 90 21 21 21

■ Hommage

Nous réitérons à Guy MARINACE toute notre amitié la plus sincère pour le décès de son épouse Christiane.

Destination Montagne



Affichez 130.00.... destination Les Alpes.

Ce nom là doit bien rappeler quelques souvenirs aux amoureux de la montagne. Vue du ciel, elle offre un spectacle grandiose, avec ses sommets enneigés, ses vallées, ses glaciers, ses lacs.....

Sommes d'émerveillement pour certains, de peur pour

d'autres, la haute montagne ne laisse aucun pilote indifférent. C'est une école d'exigence et de précision ou l'on apprend à devenir un montagnard du ciel.

Découvrons, non loin de Montélimar : les Alpes du Nord avec son massif du Mont Blanc, le massif des Ecrins, la Vanoise

Vous souhaitez : perfectionner votre pilotage, atterrir sur altiports (selon conditions). L'aéro-club vous propose de transformer ce rêve en réalité.

N'oubliez pas votre appareil photo.

TEST Théorique PPL.

Yéléna et Benjamin iront passer les tests au mois de janvier à Lyon. L'entraînement au QCM sur GLIGLI, leur a permis d'avancer rapidement. Une fois le papier dans la poche, il seront rapidement brevetés.

Il faut que Laurent, Jules et tous les autres continuent eux aussi à bosser, c'est moins facile que le Loto, ça rapporte moins gros, c'est bon pour les méninges et cela leur permettra rapidement d'acquérir leur qualification de commandants de bord.

Les Avions.

Nos avions sont en bon état et l'équipe technique veille, afin de remédier au fur et à mesure aux petites imperfections qui apparaissent de temps en temps. Le BB, le Pa38, ainsi que le PA28 ont été dotés de flammes cache pitot et statiques fort visibles et réflectorisantes. N'oubliez pas de les enlever avant le vol, sinon c'est la concrétisation de l'exercice d'atterrissage sans badin assuré. Pas de panique, en général cela se passe bien.

DC

■ AVIS

Mars 2004 est une échéance importante.

Conformément aux décisions prises lors de la dernière assemblée générale, le conseil d'administration ainsi que le bureau de l'aéroclub, sont à renouveler lors de la prochaine assemblée générale, qui se tiendra fin mars 2004.

Les candidatures des membres de l'aéroclub qui désirent faire partie du conseil d'administration (éventuellement sous forme de listes), doivent parvenir au club avant le 15 février 2004.



ACM vous souhaite de très bonnes fêtes de fin d'Année et vous adresse ses meilleurs voeux pour 2004.

BONS VOLS A TOUS.

Permanences...

« L'impermanence » est permanente ou presque, il en a tout de même beaucoup qui viennent.

Ce n'est pourtant pas mal de venir prendre la température de notre association, de discuter entre pilotes, de réviser les procédures et de lire les affichages sécurité des vols, projets de voyages et sorties, recherche de copilotes, tout un programme.

Le club n'est cependant pas désert, et nous étions plus de quinze présents, sans qu'aucune invitation ait été lancée, samedi

dernier pour sabrer le champagne, à l'occasion du lâcher de Benjamin.

Il y a tout de même des contraintes, aider aux pleins des avions de passage, donner un coup de main pour rentrer les avions, et laisser un peu souffler les éternels pompistes, qui n'ont même plus le temps de s'installer tranquillement pour critiquer les atterrissages, les roulages, les remises de gaz, les survols de la centrale, des ULM ou avions étrangers bien sûr pas des avions du club.

Concours jeunes.

Malgré une prospection correcte auprès des lycéens, peu de candidats se sont précipités pour se voir offrir l'heure d'instruction en vol. Il est vrai qu'il fallait faire une dissertation et cela a dû freiner les enthousiasmes.

Cependant, Léo LE TARO, 13 ans, passionné par l'aéronautique, nous a écrit une fort belle lettre. Non seulement il démontre de grandes dispositions pour la littérature mais lorsque en vol sur le BB, il lui a été demandé de rentrer à Montélimar, il a été fort déçu de ne point disposer d'un VOR, car l'interception des QDM et des Radials (un chacal des chac...?), n'ont plus aucun secret pour lui, encore un accro du FS 2003.

Les Rappels des Instructeurs...

1 . Après toute interruption de vol de plus de trois mois, il faut impérativement faire un vol de reprise en mains avec un instructeur (Règlement intérieur Club). C'est une bonne occasion pour refaire de la mania, en tour de piste ou en campagne.

2 . Pour être autorisé à emmener un passager, il faut avoir effectué trois décollages et atterrissages complets en qualité de pilote aux commandes dans les trois derniers mois.

3 . Seuls sont autorisés à effectuer des vols d'initiation (vols au profit du club baptêmes de l'air), les pilotes titulaires de plus de deux cents heures de vol, totalisant plus de trente heures de vol dans les douze derniers mois et en possession d'un certificat médical d'aptitude de moins d'un an (y compris pour les moins de quarante ans).

4 . Pour tous les vols il faut être en possession de la licence valide (Prorogation de classe effectuée et certificat médical à jour).

5 . Une des causes principales d'accidents en aéroclubs concerne toujours la mauvaise gestion du carburant, nous en avons beaucoup parlé, c'est le pilote qui est responsable de la quantité de carburant qu'il emporte pour réaliser son vol. Il semble qu'au club tous les pilotes en ont bien pris conscience. Les jauges des avions américains étant graduées en Gallons US (1 gallon = 3.785 l), il est bon de savoir que la consommation moyenne du Cessna et du PA 38, s'établit à 6 gallons par heure et à 8 gallons heure pour le PA28.

La cause des accidents les plus graves, est l'obstination à vouloir arriver à destination lors de voyages (plusieurs cas cette année dans notre région). Si la météo se dégrade, que la nuit commence à tomber, que le niveau d'essence baisse

dangereusement, il faut prendre la décision d'interrompre le vol en faisant demi-tour à temps, en se posant sur un terrain situé à proximité ou au pire en effectuant une interruption volontaire du vol en se posant dans un champ. Sur plus de dix interruptions volontaires du vol, lors de ces dernières années, aucune victime n'a été dénombrée. C'est la bonne décision, même si elle est difficile à prendre.

L'aéroclub est un loisir de beau temps, nous avons suffisamment de belles journées dans notre région pour en profiter au maximum.

6 . En hiver, ATTENTION à la NUIT. A partir de fin octobre, l'obscurité s'installe très vite, particulièrement à Montélimar, les collines à l'Ouest masquant rapidement le soleil et lorsque le ciel est couvert, l'atterrissage devient difficile à partir de l'heure du coucher du soleil plus quinze minutes.

Réglementairement, le vol VFR de jour est autorisé jusqu'à l'heure du coucher du soleil plus trente minutes. Il est cependant, instamment recommandé d'être posé à CS plus 10 minutes afin de pouvoir bénéficier d'une marge de 20 minutes pour un éventuel déroutement.

Tenir compte également du passage à l'heure d'hiver, tous les ans des pilotes se font piéger car il fait nuit une heure plus tôt.

Les heures de coucher de soleil sont affichées au club.

7 . Rappel pour les mises en route : en général les moteurs ne démarrent pas en hiver parce que la vaporisation du carburant s'effectue mal et que le mélange à l'admission n'est pas homogène. Il faut se limiter aux injections recommandées par la check-list pas plus de six (au Primer

sur le PA 38 et le CESSNA, à la manette des gaz sur le PA 28). Positionner la manette des gaz à un quart de centimètre sur le PA 38, un centimètre sur le Cessna et le PA 28. Eviter les nombreux mouvements manette pendant la rotation de l'hélice en particulier sur le PA 28. Dès le démarrage du moteur, essayer de limiter le régime à 1.000 t /mn pendant au moins une minute en vérifiant la pression d'huile. En cas d'échecs répétés, quatre maximum, attendre au moins dix minutes pour faire refroidir le démarreur et éviter les risques d'incendie.

8 . Rappel, tous nos avions à l'exception du D-19 disposent d'un extincteur. Des extincteurs sont disponibles, à la pompe à essence, dans le hangar, et au club.

9 . N'oubliez pas d'utiliser le réchauffage carburateur, avant toute réduction des gaz, avant la descente et en vent arrière. Procédez régulièrement à des tests en cours du vol en croisière.

10 . Au roulage, attention lors du passage devant la piste ULM, il leur arrive de se poser avant ou de décoller après, mieux vaut renoncer à une priorité que de casser du bois.

11. Les casques pilotes appartenant à l'Aéroclub sont désormais numérotés. Si vous constatez des défauts sur un casque, remettez-le au bureau, les vérifications seront effectuées.

12. A cette époque de l'année, la piste de notre terrain est souvent grasse... Après votre vol, surtout en fin de journée, pensez au coup de jet d'eau sur votre appareil pour enlever la boue... avant qu'elle ne sèche !

C'était le douzième et dernière "injection".

BON VOLSA TOUS.

TC