

■ EN BREF...

COURS DU SOIR...

A partir de septembre des cours théoriques (présence obligatoire), seront donnés aux élèves (les pilotes brevetés sont également invités) par un instructeur.

Le premier cours aura lieu le samedi 25 septembre de 17 à 19 heures avec pour thème 'Interruption Volontaire du Vol'

VENTE DU BB

Suite au problème du train d'atterrissage du BB, les instructeurs ne souhaitent plus faire d'instruction avion. Il a donc été décidé de le mettre en vente lors du conseil d'administration du 3 septembre.

■ MEMO

Répertoire

ACM : 04.75.01.42.75
aeroclub.montelimar@tele2.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

PRIX DES HEURES DE VOL.

A compter du 1er octobre, suite à des hausses régulières du prix du carburant, il a été décidé de porter les tarifs à :

JM / CF avec instructeur 100 euros, sans instructeur 81 euros
DM avec instructeur 128 euros, sans instructeur 109 euros.



Le Coin des Elèves

Trois lachés :
Catherine Dubouloz-Monet, Florian BELIN et Kevin Glinkoswki

Deux brevets de base: Jules Morent et Benjamin Gans

Un théorique: André Dutertre

Congratulation !

EPREUVE DE PRECISION

Patrick Richard a participé à trois selections régionales d'épreuves de précision : Cahors, Pontarlier, Bordeaux.

Cela aurait dû lui permettre de se qualifier pour une place en finale.....hélas

Il a promis de faire mieux l'année prochaine

Qu'est ce que le pilotage de précision?

C'est une discipline sportive aéronautique reconnue par la FAI et développée par la FNA

Ce pilotage s'adresse à tout pilote privé ayant une licence FNA de l'année

Il est interdit d'utiliser des appareils électroniques,

L'objectif du pilotage de précision? suivre un trajet donné dans un temps chronométré, poser son avion en toute sécurité à un endroit précis tant en configuration normale qu'en simulation de panne moteur.

Les rencontres se déroulent en 3 phases:

épreuve théorique

épreuve de navigation qui suit immédiatement le théorique

épreuve des atterrissages qui a lieu généralement le lendemain



**UN PEU DE DOUCEUR
DANS UN MONDE DE
BRUTES !**

Nous trouvons régulièrement la perche du DM pliée. Le débattement de la roue avant est limitée.

Certains pilotes forcent sur les butées au point de plier la perche.

ATTENTION LE SYSTEME EST FRAGILE !!!

Le jour le plus long

Avec 20 heures 25 de vol, nous ne serons pas classés.

Ce fût une belle journée qui s'est terminée par une succulente paëlla magnifiquement cuisinées par Diego Lecomte et Jacobus Dekort.

Nous les remercions énormément pour avoir tant travaillé et nous avoir autant régaler.



**DERNIER MANDAT DU
PRESIDENT.**

Après 2 mandats de trésorier, et 2 mandats de Président, Louis LEMAITRE ne se représentera pas lors de l'assemblée générale de mars 2005.

Pour le bien de votre aéroclub :

Essence: faire le plein aux plaquettes du DM

pour les autres avions, ceci est à laisser à l'appréciation des instructeurs, car il y a un probleme de masse.

Il est recommandé à tous de rouler plus lentement sur les taxiways.

La porte du DM est fragilisée, nous attendons la fin de l'année pour la faire réparer. Prenez beaucoup de soin à l'ouverture et à la fermeture de cette porte.

Cela serait vraiment bien que vous rentriez l'avion dont vous venez de vous servir des votre arrivée à Montélimar, cela éviterait à toujours les mêmes d'avoir à le faire.

La propreté de votre avion est également à votre charge, pensez à le vider de vos affaires, de vos bouteilles d'eau etc....

Pensez à repositionner vos ceintures pour le prochain pilote,

**ET SURTOUT N'OUBLIEZ PAS LE CACHE-PITOT
ET N'OUBLIEZ PAS DE COUPER TOUT CE QUI
EST ELECTRIQUE**

**Rallye des Châteaux le 10 Octobre 2004.
On cherche des volontaires pour
l'organisation, merci de prendre contact avec
le bureau.**

Bis repetita !

Pour les adhérents de permanence, soyez rigoureux lorsque vous délivrez de l'essence au niveau de vos écritures, car il n'est pas toujours facile de retrouver les erreurs.

Encore une dernier chose, n'oubliez pas de refermer les fenêtres et la porte de la salle pilote lorsque vous partez.

SORTIES

- 9 mai pique nique à **Saint Auban** qui reste toujours une destination très sympathique avec un emplacement rêvé pour le repas: tables à l'ombre, chaises etc.....

c'est notre destination habituelle du printemps, le trajet s'averant court et agréable

- 23 mai pique nique à **Châles les Eaux**, tous les avions étaient de sortie, et avant de partir chacun a cru que l'autre se renseignait s'il y avait un notam sur le terrain.

Persuadés que tout étaient nickel, nous sommes arrivés en plein dans un concours régional de vol à voile!

Nous avons pu quand même casser la croûte avec autorisation spéciale pour le décollage de retour

- 11 juillet journée à **Mende** à la place du survol des volcans auvergnats, repas au restaurant

- 14 et 15 Août week end à **Périgueux**. Pause déjeuner à **Villefranche de Rouergue** ou nous vous recommandons d'aller vous restaurer, gros bon repas pour petit coût.

A Périgueux hotel dans le centre de la ville et dîner (foi gras, confit, pommes sarladaises bref les légères spécialités périgourdines.....) au pied de la cathédrale Saint Front. Et le lendemain après une visite au marché, certains ont même recommencédevinez quoi?

En conclusion, dans ces sorties, on parle un peu d'aéronautique et beaucoup de bouffe!



Confit et petite sieste à Périgueux !

BRIEFING :

Un briefing sécurité des vols à l'attention de tous les pilotes aura lieu le samedi 25 septembre 2004 en salle d'instruction de 17 à 19 heures.

Venez nombreux, nous y parlerons de l'interruption volontaire du vol et répondrons aux questions que vous voudrez bien soulever en matière de SV.

Le Lima Victor en Croatie

Début juin le LV est allé faire un tour d'une semaine en Croatie, départ par Barcelonnette avec le col de Garde très embrumé, posé à Trento pour le fuel et nuit à Venise.

La douane a été faite à Trieste et arrivée à Losing Island avec un vent que nous connaissons bien car pareil à celui que nous avons souvent ici.

Pays plein de petites îles avec pistes parfois mal pavées, et de lagunes magnifiques, très beau temps.

Les taxes d'atterrissages sont partout de 25 euros et l'essence coûte 0,56 euros le litre. l'un compense l'autre !

Plan de vol à déposer à chaque départ.

Seul inconvénient, la piste de base fermait tous les jours à 16 heures sauf le vendredi, ce qui programmait des départs relativement tôt !

Visite de Zagreb, de Split, de Dubrovnik avec encore beaucoup de traces de la dernière guerre.

Retour par l'Italie du sud avec refueling à Albenga, puis la côte par Cannes avec comme à l'aller une mauvaise météo.



PML

Des îles de rêve sur la côte Croate

ATTERRISSAGES.

Plusieurs facteurs contribuent à la réussite d'un bel atterrissage. Une finale bien stabilisée en courte, la configuration avion prévue (normalement plein volets), une vitesse conforme à ce qui est préconisé par le manuel de vol (au minimum 1,3 Vso, au maximum 1,3 Vso plus 10 kt avec du vent de face).

Une vitesse trop forte au passage de l'entrée de piste avec volets non totalement sortis, entraîne des difficultés dans le contrôle de l'arrondi, des remontées souvent spectaculaires et des atterrissages sur la roue avant après actions intempestives sur la profondeur (Brouette), suivis de rebonds et de bous ! La distance d'atterrissage en est grandement augmentée et les freins parfois utilisés inconsidérément. La cellule n'apprécie pas tellement.

S'il est prudent de conserver une vitesse confortable en approche (70/75 kt sur nos avions), et un seul cran de volets, afin de conserver un minimum de manoeuvrabilité en cas de panne moteur pour se diriger vers

un site d'atterrissage adapté, une fois les pleins volets sortis, il faut impérativement adopter la bonne vitesse ce qui conduit normalement à la réussite de l'atterrissage (c'est la combinaison, bonne vitesse, bonne configuration, qui donne l'assiette idéale permettant de réaliser l'atterrissage sur le train principal après arrondi).

L'utilisation des volets sur nos avions, n'a que peu de conséquences sur la vitesse de décrochage. En général, cela joue sur une plage de 5 kt. En revanche, l'emploi des pleins volets, permet d'effectuer la finale avec une assiette moins cabrée et donc une meilleure visibilité vers l'avant. La plus grande traînée générée, permet quant à elle de faire rapidement chuter la portance lors de la réduction des gaz à l'arrondi, d'éviter remontée et rebonds, de réduire fortement la distance de roulage à l'atterrissage.

NB : La puissance de nos avions en configuration plein volets, autorise au moins jusqu'à une altitude de 5.000 pieds une remise de gaz et l'obtention d'un vario positif sans problème.

TDY

... et Bons Vols à Tous !