

*Vous avez la possibilité de prendre la parole dans la gazette.
Faites nous parvenir vos remarques ou commentaires.*

A NOTER !!!

Les 80 ans du club se fêterons le 10 septembre 2005.

Le Rallye Denis Grange, premier du nom (ancien Rallye des châteaux) aura lieu le 11 septembre 2005.

Pour l'organisation de ces 2 évènements les bénévoles seront accueillis avec plaisir.

Faites-vous déjà connaître pour que nous puissions nous organiser... les bonnes idées seront retenues.

Pour le 10 septembre, venue du Cap 10 avec Paul Bomel.

VENEZ VOLTIGER et reprenez une place auprès du bureau, pour 25 minutes, le prix est de 82 euros.

PM.

***Dernière et bonne nouvelle :
à Til-Châtel, Patrick Richard en finissant à la troisième place s'est qualifié pour la finale du Championnat de France qui aura lieu à Ussel du 8 au 10 juillet 2005.***

Championnat de pilotage de précision : Le week-end du 14 et 15 mai

Organisation très réussie, mais il a fallu environ 3 mois pour tout préparer et donc beaucoup de travail. Un grand merci aux bénévoles qui se sont beaucoup investis et un grand coup de chapeau aux organisateurs.

A cause de la météo, 2 avions d'Epernay n'ont pas pu venir et les épreuves ont été décalées. Il y avait en tout 17 concurrents.

En premier l'épreuve « théorique » de calcul de cap, dérive, vitesse sol et durée de chaque tronçon. Puis après avoir reçu son log de navigation calculé par l'organisation, et préparé sa carte, le concurrent rejoint son avion pour l'épreuve de navigation. Il lui faut décoller à une heure imposée pour effectuer le trajet prévu, celui-ci étant contrôlé et enregistré par un GPS mouchard à bord de l'avion, sur l'ensemble du parcours. Tout au long de ce trajet sont placés des sigles au sol ainsi que des photos que le pilote devra reporter à leur emplacement exact sur la carte. Ces 2 épreuves ont eu lieu le samedi 14 mai dans l'après-midi.

L'épreuve des atterrissages de précision a eu lieu le 15 au matin. Sur la piste, le porte-avion, une zone de 72 m de long sur 12 m de large divisée en secteur et comportant une bande de 2 m de long représentant le point idéal de touché. Il s'agit pour le pilote de poser le train principal de son avion

sur cette bande ou le plus près possible. Trois atterrissages sont prévus dont deux en condition de panne simulée (moteur réduit en vent arrière), le premier avec volets autorisés, suivi du même en lisse. Le but est de démontrer la capacité du pilote à se poser en sécurité sur un point choisi.

Un programme informatique spécialisé permettra d'obtenir les résultats très rapidement.

Les pilotes peuvent concourir dans trois catégories.

Catégorie « élite » : composée des membres de l'équipe de France et de ses remplaçants (elle n'est pas pour nous...) D'ailleurs la championne de France, Nathalie Strube, était présente à Montélimar, elle s'est classée deuxième car elle a eu un souci de moteur.

Catégorie « honneur » (dont fait parti Patrick Richard), celle-ci servira à sélectionner parmi tous les participants au niveau national, 18 pilotes qui participeront au championnat de France en fin de saison. A noter que les trois meilleurs lors du Championnat deviendront membres de la catégorie élite pour la saison 2006.

Catégorie « découverte », elle permet de s'essayer à la discipline par équipage de deux, Cédric Escoffier de l'aéroclub de Pierrelatte s'est classé premier.

Calendrier des compétitions régionales de pilotage de précision auxquelles participe Patrick Richard.

7 et 8 mai 2005 Troyes
3-4 et 5 juin Til-Châtel
11 et 12 juin Etampes
24-25 et 26 juin Périgueux

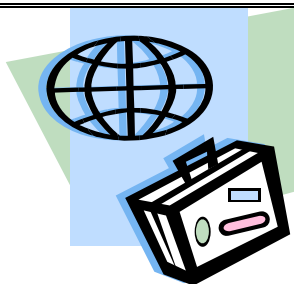


et le Championnat de France les 7-8 et 9 juillet 2005

Le 26 juin 2005 Jour le + long

Le JM rentrera dans l'après-midi de Périgueux.

Jackie Redont met son Rallye à la disposition des instructeurs et des pilotes TT ou PPL lâchés sur ce type d'avion.



Sortie Club à Pérouges le 29 mai 2005

DM : Teddy, Philippe et Benjamin

JM : Guillaume et Patrick

LV : Louis, Jules et Paule-Maguy

C'est un vol de 2h15 aller-retour. Le seul problème est qu'il faut suivre le bon chemin entre 2 centrales (donc 2 ZIT...). Terrain en herbe de 690 mètres. Atterros OK.

Joli petit village médiéval soit disant à 3,5 km. Aucun taxi ce jour là, 2 fainéants sont partis en voiture avec un adhérent du club, les autres sont partis à pieds, sauf qu'il y a environ 7 km à faire ! Ils sont arrivés épuisés, rougeauds transpirant et râlant au restaurant, mais se sont bien rattrapés sur le repas.

Ce dernier s'étant éternisé, la ville a été visitée au pas de course (encore !). Juste le temps de manger un tarte au sucre, spécialité du pays avec la cuisson de la viande sur la pierre.

Puis départ héroïque vers le terrain. Louis et Patrick ayant eu la chance d'être pris en stop très rapidement, Louis est heureusement venu récupérer les traînants avec une voiture du club. Cet aéro-club est infiniment sympathique, les avions volaient (!!!) et nous avons vu un PA 19 de toute beauté qui appartient au club.

Problème avec les riverains lors des décollages en piste 20

Le 20 mai dans l'après-midi nous avons reçu un message d'un riverain au sud du terrain, demandant si la piste avion avait été modifiée, car des avions passaient 50 m au dessus de lui depuis peu. De nombreux riverains se plaignent et envisagent de créer un comité de riverains.

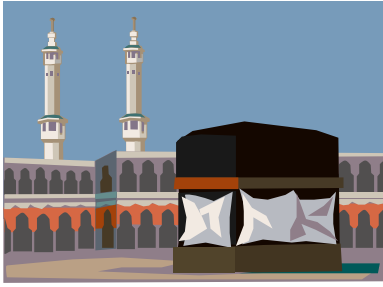
Nous l'avons rencontré le 1^{er} juin (avec DTA, ULM, Winglets, ACPP), la réunion s'est passée dans le calme. Le lendemain matin, l'instructeur de l'ACPP a fait des tours de piste, Guylaine de DTA et Pierre-Emmanuel des ULM étaient chez le riverain. Effectivement l'axe final n'est pas loin mais ne passe pas sur les maisons. Nous avons calmé le jeu et sommes en bonnes relations.

Nous pensons faire effectuer à ce monsieur quelques tours de piste afin qu'il se rende compte que 50 mètres ... c'est pas très haut...

Néanmoins nous vous demandons d'être attentif lors de vos atterrissages, d'être respectueux de vos tours de piste, de bien respecter la pente et l'axe de piste en finale ainsi que de prolonger votre montée en piste 20 de manière à ne pas virer trop tôt.

(normalement : 500 pieds, sécurité, virage...).





Marocaerotour Le LV dans le désert

Départ le vendredi 29 mai pour un rendez-vous à Salon Eyguières vers 8h00.

Au programme, première destination un petit terrain en Espagne, Muxamiel, mais avant, un arrêt à Catellon de la Plana pour refueler et casser la croûte au bord de la mer. Il commence à faire chaud.

Une quinzaine d'avion pour la ballade. Après avoir emprunté le corridor de Barcelone, arrivée à Muxamiel (terrain agréable et sympathique) et survol des bateaux de l'America's Cup.

Départ de Muxamiel vers 9h00 pour Casa Enfa en direct.

Les recommandations : uriner dans une bouteille car les marocains peuvent nous contrôler pour les problèmes de drogue.

Eh bien non, ils ne l'ont pas fait et nous avons pu déjeuner à l'ombre car ça y est, il fait chaud ! ~35 degrés.

Par contre en VSV une bonne partie du trajet, nous n'avons pas vu le rocher de Gibraltar.

Départ dans l'après-midi pour Marrakech, et 6h30 de vol en tout dans la journée. Beaucoup de monde à Marrakech, et un seul créneau le lendemain matin pour décoller : entre 10h00 et 11h00.

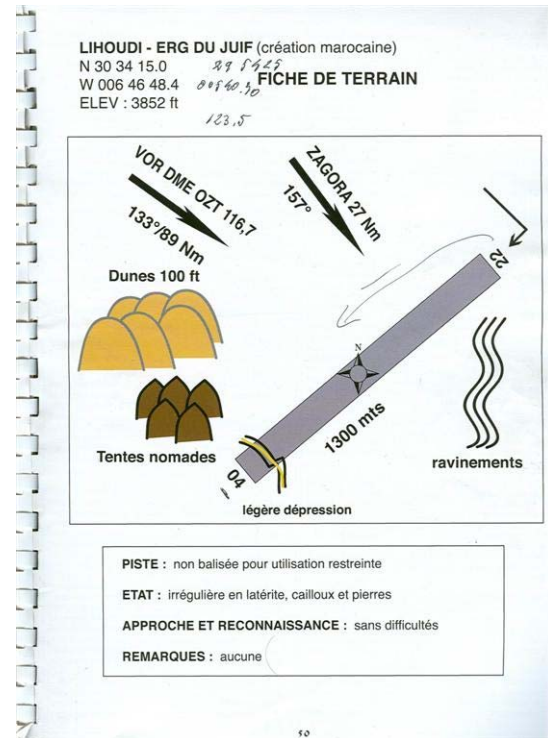
Départ vers Ouarzazate, à chaque fois, une carte d'embarquement par avion et plan de vol.

Traversée de l'Atlas, 8 500 pieds minimum car il y a des phénomènes aérologiques avec de forts rabattants et des grosses turbulences. Le LV est passé à 11 000 pieds sans aucun problème.

Repas à Ouarzazate et départ vers Zagora, début de la vallée puis le désert, bel hôtel et piscine bordée par le sable. Il fait 45 degrés.

Le lendemain matin, vol vers Lihoudi, Erg du Juif (Création de Marocaerotour) voir carte VAC.

Terrain dans le désert, non balisé et nous avions 2 chameaux à l'entrée de piste, mais ils n'étaient pas là exprès. Sans GPS, terrain impossible à trouver, des tentes à gauche et des dunes.



Coucher du soleil avec l'apéritif sur la plus grosse dune, puis repas sous la tente avec danses du ventre assurées. Pas de douche, peu de toilettes, nuit sous la tente nomade.

Il y avait entre autre un Pilatus PC12 piloté par un Suisse, et son arrivée de nuit sur la piste faisait penser à un gros porteur ! Vraiment le camp nomade, c'était plus que génial et peut-être notre meilleur souvenir. Le lendemain, vol pour Alnif, nous faisons plein de petits terrains, la plupart non posables ; atterrissage à Erfoud « pour voir », piste plus en cailloux qu'en latérite, sans difficultés de reconnaissance, mais nous ne nous poserons plus, car trop de cailloux ! Refueling à Zagora sur les coups de midi.

Vol vers Der Kaoua où nous allons rester un jour, piste non balisée, avec des ruines pour seuls repères, avec une auberge sortie du désert par on ne sait quel miracle ! Très beau, encore un extraordinaire souvenir. Journée libre, visite en 4x4 des dunes, des ruines, des chameaux et d'un petit village très bien irrigué avec des potagers. Eh oui il y a parfois de l'eau dans le désert !!! Certains survolent en avion, nous les contactons avec une radio portable, ils viennent faire

des approches sur le 4x4, c'est génial. Nous sommes entourés d'enfants qui viennent nous dire bonjour. Et oui, le désert est parfois habité !!

Départ pour Fez, et visite des souks l'après-midi. Pour nous Fez est la plus belle ville du Maroc, excessivement riche et belle, « capitale royale ».

Nous sommes invités le lendemain par le Gouverneur de la Province, à atterrir à Taza avec la bénédiction des autorités qui se déplacent pour nous guider au sol.

Heureusement, nous avons des coordonnées GPS et pas de carte !

Cela sera peut-être un arrêt pour l'année prochaine car l'accueil a été délirant.

Les cailloux de la piste avaient été enlevés à la mains par les locaux et une tente montée avec le traditionnel thé à la menthe. Il fait environ 47 degrés et un Fantasia et la télévision marocaine nous attendent. Nous sommes surpris, le désert est rempli de chants de flûtes joués par des hommes vêtus de blanc, nous avons une haie d'honneur du gouvernement, la mains posée sur le cœur. C'est une émotion totale !

Nous sommes invités à monter dans des voitures pour faire 1 heure de route pour déjeuner dans la verdure !!!

La police ouvre le chemin, le cortège se termine par une ambulance et une voiture de pompier.

Nous sommes tous ébahis. Le repas est gargantuesque.

Retour dans l'après-midi après la visite d'une grotte. Au bord de la piste, à nouveau les hommes en sont là, et sous la tente des boissons, des petits gâteaux, mais d'où cela peut-il donc bien venir ?



Et puis c'est le départ et notre troisième meilleur souvenir, nous ne pourrons pas oublier TAZA.

Retour par Al Agrab et Es Skouna

Le lendemain il faut penser à regagner nos pénates, arrêt à Sabadel pour le fuel et la douane, nous sommes un peu fouillés (toujours cause drogue).

A retenir, une bonne organisation car nos bagages faisaient la route en voiture pour délester les avions à cause de la chaleur et des petits mauvais terrains. Par contre toujours les longues attentes aux postes à essence et ne pas oublier le papier de change qui va bien.

Encore une chose : l'Espagne est difficile à traverser, il faut être plus que vigilant et attentionné, un avion de Villeneuve sur Lot qui a mis un petit bout d'aile dans un petit bout de zone a écopé d'un Airprox.

GRRRR !!!

Il nous a été reproché que la dernière lettre signée « le bureau » était truffée de fautes d'orthographe. Effectivement il y en a.

Mais est-ce la seule chose que vous avez à faire alors que vous abandonnez votre club ???

Enfin, merci beaucoup, cela montre que notre prose est bien lue !

La critique est aisée, nous donner un coup de main est beaucoup plus malaisé.

En tous cas, la proposition de coup de main pour la rédaction et la correction de la Gazette est acceptée de bon cœur... (NDR)



Visite de la base aérienne d'Orange

Samedi 11 juin, à l'invitation du Colonel DAPSENS, commandant la base aérienne d'ORANGE, environ 65 avions d'aéroclub du sud-est de la France, ont pu se poser sur la base aérienne, pour participer à une très belle journée de rencontre entre les pilotes de chasse et les pilotes de nos aéroclub.

Les points forts :

L'atterrissage en moins d'une heure trente de tous les avions d'aéroclub sans couacs, malgré quelques intégrations en vent arrières d'avions sans radio et un peu en dehors des crénaux.

L'arrivée de la patrouille des "nougats alpha" en provenance de LFLQ bien sûr, qui lors de leur attente au point NE sur Tulette, ont fini par se retrouver en formation à sept avions dans une discipline radio totale et ont pu réaliser l'intégration vent arrière sans problème, seul le leader parlant à la radio.

Le travail excellent de l'approche d'orange et de la vigie, qui ont su gérer le flot d'arrivée et la quantité démentielle de codes transpondeur saturant les scopes dans un rayon de dix nautiques.

L'accueil et les briefings des pilotes de l'escadron de chasse "2/5 Ile de France" (le meilleur de France et de Navarre), qui ont permis à chaque participant de s'asseoir dans le cockpit du Mirage 2000.

Les exposés du colonel DAPSENS et de ses adjoints sur les missions de l'Armée de l'Air et sur les problèmes de cohabitation dans l'espace aérien des avions d'armes et d'aéroclub, ainsi que sur les possibilités offertes par l'armée de l'air de porter assistance, 24 heures sur 24 à nos pilotes qui se seraient perdus ou se trouveraient en difficulté.

La projection en avant première des rush d'un film fantastique qui sortira en fin d'année sur nos écrans, au vu des images qui nous ont été présentées, nous

n'avons pas fini d'en parler, mais je n'en dis pas plus, la projection était ultra confidentielle.

Enfin une exceptionnelle réception au Mess des officiers, qui fut l'occasion pour tous les participants, lors d'un repas digne d'un trois étoiles, de dialoguer avec les pilotes et les techniciens de tous grades, de tout ce qui touche à notre activité.

Ce fut l'occasion aussi pour tous de constater, que grâce à une grande rigueur, une tenue irréprochable, et dans une ambiance de grande camaraderie, de grandes choses peuvent se faire dans le sérieux et la bonne humeur.

Après le décollage d'une patrouille de Mirage 2000 et quelques passages basse altitude, le départ des avions d'aéroclub fut un peu laborieux, l'approche ayant tenu à raccompagner par la main, chaque avion participant jusqu'aux limites de la R55B. Une minute d'espacement entre chaque décollage, l'affaire a été réglée en un peu plus d'une heure.

Temps idéal, pas de vent, ciel bleu, cette journée restera comme un grand moment de bonheur pour tous les participants.

Merci mon colonel, merci l'Armée de l'Air de nous avoir offert cette magnifique journée.

Teddy Crespin

Autre dernière bonne nouvelle :

Suite aux nombreuses pétitions, et devant la mobilisation des pratiquants de toutes les disciplines aériennes, la DGAC annonce :

Aucune redevance ne sera prélevée sur l'aviation légère et sportive en 2006.

Même si nous pouvons aujourd'hui nous en réjouir, restons néanmoins vigilants et mobilisés. Plus d'info sur le site de la FFA, rubrique actualités.

<http://www.fna.asso.fr/>