

Et bien oui, la gazette est de retour après 2 ans d'interruption. Elle paraîtra tous les deux mois, et ceux qui veulent faire part de leurs expériences, de leurs souvenirs ou, pourquoi pas, nous raconter des histoires drôles, sont les bienvenus.

Les instructeurs

* Daniel CHAMPANHET
04-75-01-81-48
daniel.champanhet@club-internet.fr

* Teddy CRESPIEN
04-90-40-62-24
teddy.crespin@free.fr

* Damien VADON
06-09-53-70-06
damienvadon@gmail.com

Règlement intérieur

Nous vous avons remis lors de l'Assemblée Générale notre règlement intérieur. Et bien il est déjà caduc !!! Lors de notre Conseil d'Administration du 24 mars 2007, nous l'avons modifié :

* vol en patrouille interdit

* vol pour photos : accepté avec deux pilotes dans l'avion

* Essence : au retour d'un vol, le pilote avitaillera de la quantité de carburant consommée pendant le vol, en évitant une éventuelle surcharge pour le vol suivant.



Si vous avez des idées pour améliorer notre site Internet, ne vous gênez pas, nous sommes preneurs.



Les permanences :

Rappel : déjà être présent, nous avons la gentillesse de vous proposer des dates.

Les consignes sont :

- Délivrance du carburant aux pilotes de passage
- Laver les avions
- Nettoyer le hangar avec l'aspirateur

Vous pourrez remarquer que nous avons une nouvelle imprimante pour imprimer météo et Notam.

Elle nous a été donnée par un de nos membres.

Encore merci pour ce beau matériel.

V o l d e n u i t

Enorme succès pour le vol de nuit du 30 mars avec une forte participation. Avec Daniel et Teddy, ont eu la tête dans les étoiles : Paulette Coq, Michel Dalan, Alexandre Marcadal, André Charvet, Christian Ponson, Eric Bernard, Guillaume Boulay et une ses amies. Même Jules Morent était venu exprès de Clermont Ferrant ... enfin presque venu exprès !!

Prochain café-croissant

*Le 13 mai à Plan de Dieu.
Ce rendez-vous convivial a lieu chaque mois sur un terrain proche du sud, car il est organisé par le CRA 21 (qui n'est pas le notre), c'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas rendre les invitations.*



Nous faisons régulièrement, en fonction de la météo, du vol de nuit. Les pilotes intéressés peuvent se renseigner au secrétariat.

Pour tous ceux qui n'ont pas pu venir à l'assemblée générale en voici un résumé :

Aéroclub de Montélimar

Trois avions vous attendent

Vendredi 16 mars, l'assemblée générale de l'aéroclub de Montélimar et de sa région s'est déroulée dans les locaux du club.

La présidente Paule-Maguy Lemaître a présenté le bilan d'activité voté à l'unanimité. En 2006, le club compte soixante douze adhérents dont six femmes, treize élèves dont sept de moins de 17 ans avec deux filles. Le club a trois instructeurs T. Crespin, D. Champanhnet et D. Vadon. Ont obtenu leur BB Dimitri Roux, Alexandre Marcadal et Marie Bernard et on eu le théorique André Charvet, Marie et Eric Bernard ainsi qu'Alexandre Marcadal. Guillaume Boulay et Christian Sigrist se sont qualifiés en vol de nuit. La flotte de l'aéroclub a été renforcée en mars 2006 avec l'achat du Tecnam neuf (7000€ octroyé par la mairie et 6400€ par le conseil général). Le club dispose d'un très bon avion de voyage PA28 qui devrait être repeint en fin d'année aux mêmes couleurs que le Tecnam et le Cessna. Le Cessna, avion école qui a un moteur neuf, frein et frein de parc changé ainsi que le bati donc entièrement refait à neuf intérieur/extérieur.

Cette année est honorable avec trois avions, 970h de vol (400h de vol

école) soit 50h de plus qu'en 2005. Bravo à Guillaume Boulay (73h) et à Patick Richard (61h). Le prix des heures de vol n'a pas augmenté cette année malgré la hausse de l'essence. Il n'y a pas d'augmentation prévue pour 2007.

Les activités 2006, le club a organisé le Rallye Denis Grange, a participé à la nuit du musée et a fait quelques sorties club, ainsi que deux voyages au Maroc et au Sénégal sur le LV.

L'aéroclub regroupe quand même treize avions : trois au club (piper PA 28, Cessna 152 et Tecnam P 2002), six avions de constructions amateurs, un avion de collections Nord 1000, un avion historique Mauboussin et deux avions propriétaire PA28 et Rally ce qui représente un peu plus de 1500h de vol.

La présidente a tenu à dire « les trois avions sont là pour voler et ils vous attendent ». Quelques projets pour 2007 : faire repeindre le PA 28 au couleur du Tecnam et du Cessnam pour avoir une flotte uniforme. Une grande nouvelle, le club accueillera en gestion le Mauboussin 123 corsaire de Patrick Altenbach qui en est le propriétaire. Le Mauboussin ne sera pas un avion école il ne pourra être piloté que par des pilotes brevetés (il a été construit en série par Pierre Mauboussin des la fin de



Guillaume Boulay, Paule-Maguy Lemaître et Anne-Marie Rème-Pic.

1937 et à partir de 1940 pour l'armée de l'air).

Le pack brevet de base (BB) vous est proposé à moindre coût si vous avez entre 14 et 21 ans il peut vous permettre d'accéder à l'un de vos rêves pour une somme forfaitaire de 1500€ seulement (cela comprend l'inscription au club, l'assurance, l'achat du carnet de vol ainsi que celui du manuel du pilote, et 20h de vol). Le club organisera le

rallye Denis Grange ainsi que le 17ème rassemblement JURCA AIR FORCE

le 30 juin et 1er juillet. Renseignements : 04.75.01.42.75.



Les beaux jours reviennent, l'envie de voler agréablement aussi.
Alors pour que tout ce passe bien, quelques petits rappels

Sécurité des vols et facteurs humains

Les analyses des accidents démontrent que les défaillances mécaniques et les défaillances physiques des pilotes, ne représentent qu'une part infime des accidents qui surviennent en aviation légère (moins de 5 %).

Dans notre aéroclub, l'équipe dirigeante a fait de gros efforts, pour que l'ensemble de notre flotte, demeure en permanence dans un état impeccable et peu d'associations, peuvent se flatter d'avoir ses avions en aussi bon état.

Voler en bonne forme physique, doit toujours rester l'une de nos préoccupations, le vol n'en sera que plus agréable et la sécurité mieux assurée.

Puisque ce sont les facteurs humains qui représentent le plus fort pourcentage d'incidents et accidents en aviation générale essayons de nous en préserver par une attitude responsable.

Nous devons bien connaître nos avions, et les manœuvres d'urgences et de sécurité. Vérifier les pleins avant le départ, savoir gérer le carburant et n'accorder qu'une confiance limitée aux jaugeurs. Faire une PPV approfondie. Se renseigner sur la météo, consulter les notams, établir le devis de poids et se rappeler que notre activité est une activité de beau temps et que les accidents les plus graves sont dus à la poursuite d'un vol en conditions marginales suivi d'une pénétration en nuages près du sol et en présence de reliefs. Notre région est particulièrement concernée par ces phénomènes. Lorsque les alpes ou le massif central sont accrochés, il ne faut pas y aller. A ce sujet, je précise ici, que les indications de la base des nuages sur les cartes TEMSI, indiquent l'altitude de la base des nuages par rapport au niveau de la mer. Il ne s'agit pas du plafond (hauteur des nuages par rapport au sol). Si sur le massif central la TEMSI indique une altitude de base des nuages de 3.000 pieds, inutile d'y aller, le Mont Gerbier des Joncs sera dans la couche.

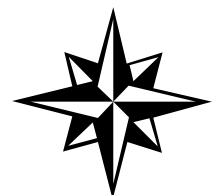
Enfin prenez l'habitude de voler haut, la nouvelle réglementation qui ne nous impose pas de niveau en dessous de 3.000 pieds sol, nous est plus favorable et il est plus facile de gérer une panne moteur à 2.500 pieds sol qu'à 500 pieds.

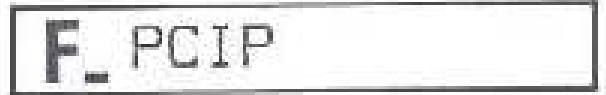
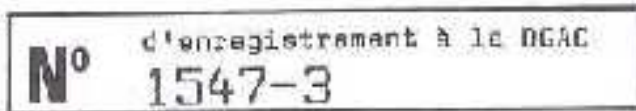
Pour terminer, n'hésitez pas à refaire des vols avec un instructeur, ce sera une bonne occasion de refaire des exercices de maniabilité, PTE ; PTU ; Interruptions volontaires du vol et autres exercices.

Au minimum un vol en double par an cela ne peut faire aucun mal.

Bons vols à tous.

Teddy CRESPIAN





C'est sous cette identification que nous accueillons ce nouvel avion qui se présente à nous du haut de ses 60 ans, âge de raison. On conviendra sans effort que son vrai nom, MAUBOUSSIN est tout de même plus séduisant.

C'est en effet en 1937, année de l'exposition universelle à Paris que ce modèle, prototype à l'époque, naquis au temps où l'aéronautique en était à son adolescence. M. Pierre Mauboussin, ancien étudiant H.E.C. (rien à voir avec nos ailes !) devait être pleinement satisfait de l'envol de son « bébé » alors que son frère ne devait se soucier que de présentation de quelques bijoux place Vendôme... Cet homme, certainement pris pour un créateur amusant et original, prouva pourtant son sérieux pour intégrer plus tard l'équipe de Fouga. Le Magister, bien connu de nos associations, sera une des suites de cette épopée.

Le F-PCIP mis en gestion auprès de l' Aéro-Club de Montélimar a été construit dans les années 1945-46. Cet avion, un M129 rebaptisé lors d'une re-classification CNRA, M123Corsaire, fut restauré en 1988 par Patrick Altenbach, son heureux propriétaire actuel. La dernière modification porta sur la motorisation avec le montage d'un Lycoming 0235 de 120 CV.

Quelle satisfaction pour nous d'accueillir un si bel appareil, si bien conservé, entretenu, et maintenu en parfait état de vol pour notre



bonheur à tous, pilotes et spectateurs !

Allez, un peu de nostalgie, laissons-nous porter par le temps ...Nous sommes après guerre avec l'envie d'oublier tous nos malheurs, on découvre

cet oiseau blanc avec ses grandes ailes, la tête dehors au vent et au parfum du temps, un air de Piaf dans la tête, l'envie de foncer, l'avenir devant soi. Cet avion est né à la vraie renaissance, celle, technique, industrielle et humaine qui généra tant de passions à l'époque. C'est avec un grand respect, une reconnaissance infinie, que nous pourrons piloter cet avion grâce à notre ami Patrick qui prit la bonne décision de nous proposer de partager le privilège de remonter le temps avec cet appareil. Pour les perfos la vitesse max. de cet appareil est de l'ordre de 105 Kt, pardon, les puristes n'apprécierons pas ; il s'agit en fait de 210 Km/h, de 160 Km/h en croisière, un début de décrochage à 90 Km/h. Il est vrai que si les valeurs employées aujourd'hui sont anglo-saxonnes, cela est dû surtout aux habitudes de la navigation maritime, mais l'aviation a quand même son début chez nous, en France...



Le passage des 15 m se fait en 250 m, l'atterrissage des 15 m à l'arrêt en 380 m. Son autonomie de trois heures nous permettra de réaliser des vols en tourisme avec une vue totale, une sensation inégalée, et surtout des vols à basse vitesse très confortables.

Si vous êtes intéressés par une expérience ou encore un lâcher sur cet avion vous aurez le bonheur de réaliser ce souhait simplement en nous rejoignant.

Non, vous ne rêvez pas, vous pouvez effectivement profiter de cet avion en étant membre de notre club !

Encore merci à Patrick pour nous confier cet appareil et à Michel Telegoni qui lui, aura participé à la restauration et l'entretien du Mauboussin.