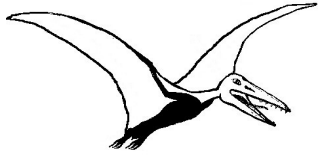
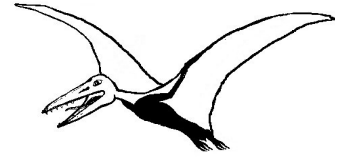


Août- 2020 -



~ LE ~



~ PTÉRODACTYLE ~

N° 13

*Le ptérodactyle est un reptile volant de l'ère secondaire . Son nom vient du Grec ancien **Ptéros** : les ailes et de **Dactyle** : les doigts. Ce qui veut dire littéralement : Celui qui a des doigts ailés. Tout comme nous qui avons les ailes de nos machines au bout de nos doigts.
Nous sommes donc tous quelque part des **Ptérodactyles**.*

Salut à tous, un an déjà que le Ptéro a vu le jour. 12 numéros qui, je l'espère, vous ont divertis durant cette période difficile. 12 numéros qui ne seront pas les derniers car j'ai encore pas mal d'idées à vous soumettre. Souhaitons que les mois à venir nous permettront de nous réunir de nouveau et faire la fête. Je croise les doigts ! Pour l'instant, profitons du moment et souhaitons au Ptéro un...

Joyeux anniversaire !

A cette occasion, une séance de dédicaces sera organisée le samedi 29 août dans les locaux du C.A.R.E.B., en observant le respect le plus strict des règles sanitaires, bien entendu.

Au sommaire ce mois ci :

Toujours du nouveau dans le Ptéro ! Après Pierre G., notre président se lance lui aussi dans l'écriture.

Il va nous livrer, en plusieurs épisodes, le récit détaillé d'une aventure palpitante, issue de son expérience personnelle. Ce sera l'occasion d'inaugurer une nouvelle rubrique baptisée :

" Retour d'expérience "

- Vu sur le terrain
- C'était comment avant
- Retour d'expérience
- En bref
- La couverture du Ptéro
- Bricolage
- Le dernier mot

Vu sur le terrain

Qui avons-nous vu sur le terrain ce mois-ci ?

Hervé

Nous avons pu voir Hervé, qui nous présente un Fokker DVII dans une livrée transparente très originale et du plus bel effet. Ce modèle, comme a tenu à me le préciser Hervé, est le fruit d'une association. C'est notre artiste peintre Hervé D. que nous connaissons tous, qui a construit ce modèle.

Hervé F. s'est chargé du reste.

Une belle collaboration comme on aimerait en voir plus souvent.



Wunderbar !

Thierry

On continue avec Thierry, qui nous montre ici toute sa petite famille d'hélicoptères. Nous ayant rejoints à nouveau depuis peu, il fait partie des fervents amateurs de voilures tournantes. En cette période de fortes chaleurs, l'usage d'un, voire de plusieurs ventilateurs, est vivement conseillé sur le terrain. Thierry ne s'en prive pas !



Heureux papa !

Jean-Luc

On ne le verra sûrement pas voler sur le terrain, mais ce modèle mérite d'être montré. Ce Canadair construit par Jean-Luc, en collaboration avec Edmond, a sa place dans la rubrique. Il a effectué son premier vol dans le courant du mois d'août et d'après ce que j'ai pu entendre, l'appareil s'est montré très docile, sur l'eau comme dans les airs.

Il bénéficie pour se diriger sur l'eau, d'une commande différentielle des gaz qui sont couplés avec la dérive durant la phase de taxiage.



Maman les p'tits bateaux !...

Très prochainement des photos de l'appareil dans son élément...

Philippe

Philippe a frappé fort ce mois-ci, puisqu' il nous présente deux modèles. Le premier est un **Mosquito** de chez Graupner. Un kit de planeur pur des années 70. Il fut par la suite motorisé dans le courant des années 90, par un Speed 600 à charbons, muni d'un réducteur. Du pur vintage s'il en est. Comme d'habitude, ce fut un vol sans histoire avec un taux de montée au moteur appréciable.



Et de deux, avec une aile volante **Xelio** construite pendant le confinement. Un petit modèle à emporter partout issu d'un kit de chez CD Design pour la modique somme de 27,50€.

A noter que la Sté CD Design réalise à la demande des lettrages ou décors personnalisés sur film adhésif.

Je vous conseille d'aller jeter un coup d'œil sur leur site.

<http://www.cddesign01.com>



C'est du sérieux.

Yves

Yves nous présente son **Curare** (en un seul mot), issu d'un kit ARF fort bien fait. Il est motorisé par un Rossi d'époque, ayant appartenu à notre ami Roger. Ce "multi" mythique des années 70 a gagné le tournoi des champions en 1975 et le championnat du monde en 1977 aux U.S. Imaginé et construit par Hans et Hanno Prettnner, il a fait le bonheur de nombreux compétiteurs durant de nombreuses années. Ce modèle est reconnaissable entre tous par le dièdre négatif du stabilisateur de profondeur. Beau vol, bel atterrissage par vent de travers, que du bonheur... !



L'illusion est parfaite... !

C'était comment avant ?

Pierre C. qui a répondu à ma demande du mois précédent est ainsi le premier à contribuer à cette rubrique.

Je l'en remercie et souhaite qu'il ne soit pas le dernier. J'en profite pour réitérer ma demande, à savoir que si vous avez des photos relativement anciennes (au moins 10 ans) concernant l'aéromodélisme, se rapportant à vous ou au club, je me ferai un plaisir de les publier.

On peut voir sur cette photo, Stéphane qui est très jeune et son papa qui fait office de mécano.

C'était en 1996 à St Yan.

On peut remarquer le survêt de Pierre, très caractéristique de cette époque.



Le temps passe vite.

Une autre image du passé. Elle est issue du M.R.A. N°482 de janvier 1980, dans un article écrit par notre regretté ami : Roger Feniou. Cette photo a été prise lors de la 10ème Coupe d'Europe Hydravion qui s'est déroulée les 22 et 23 septembre 1979 à Lugano (Suisse).

On peut y voir Claude Jaboulin, à droite, avec ses deux **Fauque** et notre camarade Edmond à gauche, avec un **Mach 1**. Le Fauque est un modèle conçu et réalisé par C. Jaboulin et R. Feniou. On remarquera que le Fauque de Claude est mono-flotteur avec balancines. Le mot "Fauque" désigne un vent de la région, en patois Provençal.



Deux piliers du C.A.R.E.B.

En bref !

Notre globe-trotter Pascal nous rapporte des informations sur la pratique du vol de pente en Lozère.

Selon ses propres mots :

« Le planeur en Lozère, c'est super »

Que dire de plus, tout est là !



En bref, également, une page web à lire absolument !

<https://www.aerobuzz.fr/debat/qui-veut-tuer-laeromodelisme-en-france/>

Et vous, qu'en pensez-vous ?

Retour d'expérience.

C'est à l'initiative de notre président Luc, que cette nouvelle rubrique voit le jour. Après le succès mérité de Pierre avec son histoire rocambolesque sur le Raduro, c'est au tour de notre président, de se lancer dans l'écriture. Il va nous faire vivre une aventure palpitante à souhait, en nous racontant en détails son passage du brevet P.P.L. De l'émotion, de l'humour, parfois de l'angoisse, tout y est pour donner vie à ce récit intéressant. Bonne lecture à tous et si vous aussi, vous avez des choses à raconter, pensez au Ptéro, je me ferai une joie de vous publier.



C'est à bord de cet appareil que se déroule l'histoire.

Et ça commence maintenant...

Souvenirs de la préparation du PPL (Private Pilot Licence)

Pour se présenter à l'examen de pilote privé, vous devez avoir effectué trois navigations d'importances croissantes avec atterrissage à destination et retour. Pour les valider, il faut faire tamponner votre carnet de vol par la tour de contrôle ou à défaut par le club local. Le livret de bord de l'appareil et l'heure-mètre du moteur confirme la chose.

Terrain d'Aix les Milles 7 heures un jour de printemps 2006.

Je sors du bureau des pilotes les bras chargés de mon casque, de la serviette dans laquelle je range : météo du jour, carnet de vol, avec le vol de ce matin autorisé et signé de mon moniteur, livret et papiers de bord du DR 400 F-BRFU -Fox (pour France) Bravo Roméo Fox Uniform- et bien sûr, la feuille de navigation et la carte sur laquelle j'ai tracé le trajet au crayon hémostatique et le support. L'appareil que j'ai réservé il y a quelques jours est encore dans le hangar. Mais chance, les portes en sont ouvertes. Elles sont pénibles à ouvrir, car encore manuelles et très lourdes. On les manœuvre avec une manivelle, mais ça reste difficile et long quand on est seul. Chance encore, celui qui est parti avant moi a dégagé le chemin devant Fox Uniform.

J'ai un petit serrement de gorge... Appréhension... J'ai la tête un peu encombrée avec l'impression d'avoir oublié quelque chose d'important. Ça augmente encore la confusion.

Je monte sur l'aile gauche du DR après avoir posé dessus mon barda. J'ouvre la verrière et transfère mes effets sur le siège du passager et en places arrière. Je m'oxygène un peu et insère la clef de contact dans son emplacement. Hé non, je ne l'ai pas oublié sur le tableau dans le bureau... Cela m'est arrivé une ou deux fois... Je m'assure que le bidon d'huile moteur de réserve est plein.

Je descends et me dirige vers l'entrée pour repérer là où je vais tirer Fox Uniform. Je reviens et me saisi de la barre de traction qui conformément au règlement est restée accrochée à la roue avant. Je remorque mon appareil vers le lieu choisi. Le plus difficile est la première traction. Après, il roule relativement facilement. La manœuvre est assez délicate. Il faut faire attention aux extrémités de l'appareil, de ne pas heurter les bouts de portes ou un autre avion.

Le voilà en place. Je remonte sur l'aile et range la barre de traction à l'arrière du cockpit en prenant bien soin qu'en cas de choc avant, elle ne vienne pas heurter mon dos. Je serre le frein de parc. De l'entrée du hangar, un copain me dit bonjour de la main, bonjour que je lui rends.

La confusion dans ma tête s'est estompée. Reste le serrement de gorges. Je me penche vers le vide poche et j'en extrait la seringue de prélèvement des fonds de réservoirs. Je mets le contact sur ON et regarde la jauge de carburant. Elle indique le plein. Je coupe le contact m'accroupi sur l'aile et ouvre le bouchon du réservoir. De visu, je m'assure du niveau du liquide. Ok ! je descends et passe sous l'aile avec la seringue et prélever un peu d'essence (un système de soupape sur laquelle elle s'adapte permet l'opération par pression). Je me redresse et examine son contenu. Pas d'eau dans le réservoir (ce qui pourrait se produire par condensation. C'est pour éviter cela que nous faisons systématiquement le plein au retour des vols).

Je jette le contenu de la seringue, passe devant l'appareil et réitère la manœuvre pour le réservoir de l'aile droite : Contrôle niveau essence et contrôle d'absences d'eau. Tout est clair.

J'empoche la seringue sort un bout de chiffon et ouvre le capot moteur. Jauge d'huile, ok !

Je vais maintenant, faire la visite pré-vol extérieure de l'avion. En premier lieu, le train d'atterrissage. Aucun dommage visible, pneus gonflés également.

J'inspecte les bords d'attaque et les bords de fuite de l'hélice. Pas de choc ou de déformation visibles. Chose qui peut arriver lors de décollages et atterrissages répétés sur un terrain caillouteux, ou lors de l'oubli de la barre de traction. J'ai vu ça une fois. L'hélice était hors d'usage. Je vérifie cône d'hélice, capotage et fixation du tuyau d'échappement ainsi que l'entrée d'air. Propre.

J'examine maintenant l'aile gauche, état général, ok, avertisseur de décrochage, bord d'attaque, je prélève au passage la flamme qui obstrue le tube Pitot. Feu rouge. Vérification des charnières et absence de jeu à l'aileron. Idem pour le volet. Prélèvement de la flamme de la mise à la pression ambiante gauche de l'altimètre (statique). Antennes, Anticollision, ok !

Contrôle du stabilo état, charnières et jeu de la profondeur. Contrôle du gouvernail. Feu blanc. Prélèvement de la flamme de la mise à la pression ambiante droite de l'altimètre et enfin examen de l'aile droite, du volet et de l'aileron. Feu vert et projecteur. Je remonte de nouveau sur l'aile gauche pour m'installer sur mon siège. Je dépose flammes et seringue dans le vide poche qui leur ait dédié.

L'appréhension qui m'avait quitté revient en force. J'avance mon siège au maximum (je suis petit et il ne s'en faut pas de beaucoup pour que je sois gêné aux palonniers).

Bon pas de précipitation... Ceinture, j'ajuste mon casque et règle le micro. J'attache le support et la carte sur ma cuisse droite.

Visite pré-vol intérieure : Commandes de vol. J'appui alternativement sur les palonniers pour contrôler que la gouverne débat. Le copain devant le hangar, lève le pouce. Merci vieux. Ensuite, c'est au tour de la profondeur. Il lève encore le pouce. Je le remercie d'un signe de la main. Au tour des ailerons. Ils débattent bien et dans le bon sens.

Hora mètre noté, Magnétos, OFF. Compensateur (Trim) essayé, au neutre. Radio OFF, disjoncteurs, fusibles vérifiés. Robinet d'essence ouvert, volet sortis. Batterie ON.

Mise en route : Je ferme ma verrière et la verrouille. Pompe électrique ON. Magnétos both. Je me saisis du manche à balai. Je regarde à droite et à gauche qu'il n'y ait personne à proximité. Tirette plein riche, un peu d'accélération, une, deux, trois injections de carburant ! Démarreur !... L'hélice fait deux tours et le moteur démarre... Fumé, je règle la vitesse de rotation sur 1200 tours/minute, l'avion est secoué par les perturbations engendrées par l'hélice. Il ne fait pas froid, mais je laisse chauffer le moteur, il est important que tous les organes viennent à température. Je continue ma check-list.

Pression d'huile voyant éteint, pompe électrique OFF, pression d'essence voyant éteint. Alternateur sur ON, charge vérifiée. Radio. La fréquence au cadran est celle de la tour. J'affiche en deuxième place celle de la TMA de Provence et en troisième celle de Montélimar. Transpondeur, stand-by. Mon pouce caresse l'alternat sur le manche à balai... Rien oublié... ?

Bon je crois que je suis prêt... J'ai le cœur qui bat plus vite et je me redis qu'aujourd'hui, va être le plus long vol que j'ai jamais fait en solo :

Aix les Milles, Montélimar, Aubenas, Candillargues, Aix les Milles.

Je ne me poserai pas à Aubenas. Juste une verticale.

Mon pouce écrase l'alternat et j'énonce :

« Tour d'Aix les Milles bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400 au parking, une personne à bord, prêt à rouler au point A pour un vol à destination de Montélimar. »

« Bravo Roméo Fox Uniform Bonjour ! Vent de secteur nord 345 degrés pour 15 Kt (Knots, miles par heure) QNH (pression barométrique au niveau de la mer) 13,4 Hpa (Hecto pascal), Vous êtes autorisé à rouler pour le point A. »

Je règle le QNH sur mon altimètre.

Je me décontracte. Le copain est resté à l'entrée du hangar pour m'observer. Nous nous faisons un petit signe de la main, et je regarde à droit et à gauche si je peux engager le premier virage pour me rendre au point A. Je desserre mon frein de parc et à vitesse réduite je commence à rouler. Je regarde ma montre et note l'heure... A mon appréhension c'est substitué une espèce d'alégresse maintenant que je roule... J'essaye le freinage par deux fois, et je me positionne au point A. Frein de parc serré.

Moteur au ralenti. Je regarde mes instruments. Température ok, pression d'huile ok.

Moteur : 1800 tours je sélectionne la magnétos 1 et m'assure qu'il n'y a pas de baisse de régime. Ralenti puis 1800 tours et magnétos 2. Pas de baisse de régime également.

Je repasse sur les deux magnétos (both). Essai ralenti 600, 650 tours, ok.

Un Cessna se présente derrière moi. Personne sur la fréquence, vite la tour :

« *Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform prêt à rouler pour le point B.* »

« *Fox Uniform voir êtes autorisé à rouler au point B.* »

Je desserre le frein de parc, m'assure qu'il n'arrive aucun avion, j'accélère et vire à gauche pour le point B. Très vite j'y suis. Moteur au ralenti, frein de parc serré. Appréhension ? Angoisse ? Elle est revenue. Je fais un dernier contrôle : Pompe électrique ON, volet un cran, réchauffe carburateur froid. Anticollision ON.

J'attends que l'échange de la tour avec l'avion derrière moi se termine et j'annonce :

« *Tour d'Aix les milles, Fox Uniform au point B, prêt à décoller.* »

« *Fox Uniform vous êtes autorisé à décoller.* »

« *Fox Uniform, Je m'aligne et je décolle de mon entrée sur la piste.* »

Mon avion est puissant, il est vide. Les 900 mètres de piste restant sont largement suffisants pour que je m'envole. Ça m'évite de remonter la piste sur 500 mètres pour aller me positionner sur la raquette.

« *Vous êtes autorisé à décoller Fox Uniform.* »

Malgré la clairance, je regarde l'espace aérien à gauche. Clair. Je pénètre sur la piste, m'aligne au centre, contrôle que mon compas est en accord avec le QFU (orientation de la piste par rapport au nord magnétique) et je pousse à fond l'accélérateur.

L'avion s'élance. Je donne du pied sur le palonnier de droite pour contre carter l'effet de rotation de l'hélice qui à la longue me ferait sortir de piste.

La vitesse augmente 90, 100 kilomètres à l'heure : Rotation. Je tire doucement sur le manche et soudain cesse l'effet de frottement des roues sur le sol. Mes abdominaux contractés me font mal, ma main gauche serre douloureusement le manche à balai et la main droite appui désespérément sur l'accélérateur. Je prends conscience de tout ça. Je relâche toute cette tension musculaire autant faire ce que peut. Un coup d'œil sur l'altimètre -déjà à 600 ft- Il est temps de m'occuper de Fox Uniform : Rentrer les volets. Pompe électrique OFF, voyants éteint.

Je regarde autour de moi et je réalise soudain que pendant que je prenais de l'altitude, la tour a proprement engueulé le pilote du Cessna qui a décalé les essais moteur du point A sur le point B, Il lui a demandé où il avait appris à piloter.

Il est temps de virer à droite pour aller sur Décembre un des points d'entrées et de sorties de la CTR des Milles (Control Traffic Region : espace aérien réglementé, destiné à protéger les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport). C'est là-bas que je dois afficher le cap qui va m'amener un peu au-dessus et à droite de Nyons, en laissant à gauche l'observatoire du Mont Ventoux. Je surveille mes arrières à droite et doucement je vire dans le même sens. Un peu d'ailerons, un peu de direction. J'en profite pour monter à 2500 ft (Foot, Pieds, 33 cms), je réduis ma vitesse et j'identifie Puyricard. Un coup d'œil vers le sol me permet de me rendre compte que j'approche de Décembre.

Profitant du silence radio, j'annonce à la tour :

« *Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform à la verticale de Décembre, je quitte la zone et la fréquence, au revoir, merci.* »

« *Fox Uniform, vous quittez la zone et la fréquence, au revoir, Tours d'Aix les Milles.* »

J'examine l'espace aérien à gauche et en arrière avant de virer au cap, et je passe sur la fréquence de la TMA de Provence. Pas de Traffic radio, j'appuie sur l'alternat :

« *TMA de Provence Bonjour, Fox Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance d'Aix les milles à destination de Montélimar une personne à bord, altitude : 2500 ft.* »

« *Fox Uniform bonjour, transpondeur 2,4,1,8, TMA de Provence.* »

« *Transpondeur 2,4,1,8, Fox Uniform.* »

(Le code transpondeur permet au contrôleur de m'identifier et me suivre sur son écran radar). (On répète les instructions données par le contrôleur afin de lever toutes ambiguïtés).

Me voilà en route pour une étape assez longue sur un même cap. Un peu moins d'une heure, 44 minutes d'après mes calculs. Il n'y a pas de turbulences, l'appareil glisse sans heurt. Je le trime juste un peu à descendre pour ne pas pousser constamment sur la profondeur.

L'appréhension a complètement disparu.

Je laisse Pertuis sur ma droite. Lors de la préparation de la navigation, en bon topographe, j'ai établi le profil de ma route. Sur ce cap, j'ai plusieurs sommets entre 1500 et 6268 ft (le Ventoux). La première crête, je la vois c'est la barrière du Luberon (3700 ft). Il est temps de recontacter la TMA de Provence.

« TMA de Provence, autorisation de monter à 6500 ft ? Fox Uniform. »

« Fox Uniform autorisé à monter à 6500 ft TMA de Provence. »

Je répète l'autorisation et de, nouveau je mets des gaz pour entamer la montée. Je dois gagner 4000 ft. En réalité, dans un premier temps il me faut passer le Luberon avec suffisamment d'espace entre lui et moi. Je vise le sommet avec une marge que j'estime à 300 ft.

Je regarde cette belle chaîne que je connais bien. Mes parents avaient une petite maison de village à Cucuron. C'était souvent le lieu de rendez-vous des frères et sœurs le week-end. A ma gauche la forêt des cèdres, à ma droite le relais de télécom sommital du massif. Là, j'ai vu s'élancer les premiers deltas planes. Je rêve depuis de venir avec un planeur y faire du vol de pente. Un jour peut-être ?... Hop ! le passage au-dessus. Altimètre plus ou prou 4000 ft. Je suis content de moi.

Devant moi, dans la vallée : Apt. C'est la capitale des ocres, incluse dans le triangle Roussillon, Saignon, Bonnieux et bien sûr, au milieu, le Colorado Provençal. Apt est célèbre aussi pour ces alcools, liqueurs et fruits confis.

A 6 minutes, nouvelle barrière de sommets. A deux heures (Azimut référencé par rapport au cadran d'une montre dont le centre serait occupé par l'observateur, midi à la casserole d'hélice, et 6 heures au gouvernail) le plus haut 4119 ft d'après la carte. A une heure un sommet de moindre importance : 3475 ft je vais passer largement au-dessus. Verticale de Saint Saturnin les Apt. Fox Uniform ronronne régulièrement. Mon regard fait le tour des cadrans et des voyants. Je tapote l'altimètre pour l'encourager, mais a-t-il besoin d'être encouragé ? Tout va.

Devant moi et sur la droite se développe le plateau d'Albion rendu célèbre par le Général De Gaulle qui y avait fait installer les premiers missiles de la force de frappe dans des silos.

Ils existent toujours, mais sont vides. J'ai eu l'occasion d'en voir deux ou trois. C'est impressionnant de ne rien voir. Juste une énorme dalle de béton entouré de clôtures en de barbelés avec des guérites aux quatre coins. Les lieux exhalent une lourde menace. Pendant longtemps la garde a été confiée à la Légion Etrangère qui était cantonnée à St Christol.

St Christol une petite ville faite de casernements et de villas d'officiers. Il y a un joli petit aérodrome qui est fermé à la circulation aérienne. Je crois que tout ça, est encore partiellement occupé par les militaires.

A ma Droite à 11 heures le Ventoux. Majestueux malgré son dépouillement et si beau quand même. La montée à son sommet est éprouvante même en voiture. Par contre la face nord est magnifique de paysages et de verdure. Mais la route est toute aussi échevelée.

Altitude 6500 ft. Je suis monté tranquillement sans faire forcer le moteur.

Nyons sur ma gauche, caché par une colline. Il faut que j'évite le coin de la R 71 B qui est une zone réservée défense Orange et Salon et qui est en activité aujourd'hui. Je mets les VOR (Vhf Omnidirectional Range) sous tension et j'inscris la fréquence que je souhaite en provenance de l'émetteur de Montélimar, Je fais pareil sur le deuxième VOR pour l'émetteur de Pujaut. A l'altitude où je suis, je devrai recevoir les émissions.

Il va falloir que je recherche l'intersection qui elle, me donnera le point où je dois changer de cap pour me diriger vers le Rhône, que je remonterai ensuite vers LFLQ, l'aérodrome de Montélimar. Je ne veux pas passer au-dessus de la montagne de la Lance. J'ai gardé un mauvais souvenir des rotors qu'elle engendre. Lors d'un vol comme passager, j'ai vu l'appareil où nous étions se faire bousculer par les turbulences (rotors). Nous n'avons dû notre salut ? qu'à une perte importante d'altitude.

J'entend la musique caractéristique des émissions. Donc je les reçois.

Tant que Fox Uniform se trouvera à droite de l'émission de Pujaut, je n'empiéterai pas sur la R 71 B et tant que je serai en dessous de celle venant de Montélimar, je ne pourrai pas tourner. Je pense qu'il s'en faut de 4 ou 5 minutes. Je décide de joindre la TMA de Provence pour aller sur le SIV 4 Provence sur 132.300.

« TMA Provence de Fox Uniform à trois minutes du contournement de le R 71 B, autorisation de quitter la Fréquence pour la SIV sur 132.300 ? »

« Fox Uniform de TMA Provence vous pouvez rester avec nous jusqu'au changement de fréquence pour Montélimar. »

« Fox Uniform je reste sur 124.350 ».

Hop ! je vais intersecter l'émission de Montélimar. Ça y est ! Je penche ma tête à gauche, je regarde l'espace aérien en arrière. Pas d'obstacle, je vire au cap qui doit m'amener sur le Rhône. Immédiatement je vois le repère de l'émission de Pujaut se mettre en place.

« TMA de Provence de FOX Uniform, cap au 281,13 autorisation de descendre à 1700 ft à l'approche de Vivier ? »

« Fox Uniform autorisé à descendre à 1700 ft. » Je pousse sur le manche, je baisse le régime moteur à 1800 tours et je trime l'appareil. »

« TMA de Provence, Fox Uniform à trois minutes de Vivier pour passer avec Montélimar. »

« Fox Uniform vous êtes autorisé à passer avec Montélimar. Au revoir. »

« Fox Uniform je passe avec Montélimar, au revoir, merci. »

Examen de l'espace aérien à droite et virage. Altitude 1700ft. J'amorce la remontée du Rhône. J'affiche la fréquence de LFLQ : 123,500 (la fréquence générale des terrains en auto-information).

« Montélimar bonjour, Fox Uniform, un DR 400 arrivant par le sud, à 5 minutes de vos installations pour intégration dans le circuit et un complet. » (Atterrissage complet).

Je m'avance jusqu'à avoir le sud de l'aérodrome main droite en descendant à 1200ft. J'observe le trafic et la biroute : vent du nord 15 kts environ. J'observe mes arrières et me dirige vers le centre de l'aérodrome.

« Montélimar, Fox Uniform à la verticale de vos installations. »

Je vire à gauche après avoir inspecté l'espace aérien.

« Montélimar, Fox Uniform, en vent traversier... »

« Montélimar, Fox Uniforme en début de vent arrière, main gauche pour un complet. »

Je redouble de vigilance, pas d'avion en l'air, pas de mouvement au sol. Je prépare ma machine : Mélange plein riche, réchauffe carburateur réglé, pompe électrique ON, volet un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h.

« Montélimar, Fox Uniforme en base. »

Approche et piste libre.

« Montélimar, Fox Uniforme en finale. »

Vitesse 110 km/h, volet 2 crans, hop ! Maitriser la tendance à piquer du nez quand on sort les volets. Je vise le début de la piste, main droite sur la tirette des gaz, prêt à en redonner. Les pieds bien calés sur les palonniers. Voilà le début, je tire doucement sur le manche pour arrondir, le train principal touche et la roulette avant à la suite. Atterrissage correct. Immédiatement le bruit caractéristique des pistes non revêtues :

Roulement de tambour continu. Avec de temps en temps le bruit du choc d'une pierre contre l'une des roues ou du carrossage du train principal. Je n'aime pas cela. C'est désagréable... Encore, qu'à l'inverse du décollage (il augmente avec la vitesse), le bruit va en s'amenuisant. Je contrôle la direction et laisse rouler.

Je freine à l'approche du taxiway à droite, et je vire vers le parking.

« Montélimar, Fox Uniforme piste dégagée. »

Il y a beaucoup de place. J'en choisis une qui ne m'obligera pas à manœuvrer au départ.

« Montélimar, Fox Uniforme au parking, au revoir. »

Je serre le frein de parc et je mets la radio sur OFF. Pompe électrique OFF, réchauffe carburateur froid, feux de navigation OFF, transpondeur OFF, VOR OFF. Régime ralenti, essai de coupure (avec le sélecteur de magnétos, pour vérifier qu'il n'y a pas d'auto-allumage). Régime 1100 tours, mixture : étouffoir. Clé de contact retirée, Anticollision OFF, Alternateur OFF, Batterie OFF, hora-mètre noté, Volets pleins sortis.

Je regarde autour de moi, deux ou trois personnes près des constructions. J'ouvre la verrière, détache ma ceinture et m'extrais de mon siège. Je prends ma pochette, descend de l'avion et me dirige vers ce que je pense être l'Aéro-club. Je toque à la porte et pénètre dans la pièce après avoir entendu « Entrez ! ».

« Bonjour... Luc Marilier, J'arrive d'Aix les Milles. Je suis en navigation en vue de l'obtention du PPL. L'un d'entre vous pourrait-il me tamponner mon carnet de vol ? »

L'un des deux lève la main.

« Avec plaisir ! ... Vous êtes dans quel club ? »

« Provence Aviation ! »

« Alors vous devez connaître Roger Pierre Giraud ? »

« Effectivement, dimanche dernier nous sommes allés ensemble à Fayence pour « Les petits déj en aéroclub ».

« Vous lui donnerez le bonjour de Corto... Corto Maltese ! »

De la main gauche il a saisi mon carnet de vol et de la droite il a attrapé un tampon qui traîne sur le bureau, tout en nous donnant des explications sur sa relation avec Roger. Ils font tous deux de la voile. Toc ! Il me semble avoir déjà vu ce type.

« Voilà jeune pilote ! me dit-il en me tendant le carnet. Vous retournez à Aix ? »

« Non, une verticale sur Aubenas, Candillargues et les Milles. »

« Eh bien, bon vol ! »

« Au revoir et merci ! »

Je prends le précieux carnet de vol et après leur avoir serré la main, je sors de local et me dirige vers Fox Uniform. Il est encore tôt, 9 heures 15. Je vois un couple tourner autour d'un PA 28. Une personne ouvre les portes d'un hangar.

Je fais de nouveau une rapide visite pré-vol extérieure, et je m'installe dans mon siège après avoir déposé ma sacoche sur le siège arrière. Ceinture, casque, carte et feuillets de navigation à nouveau la litanie des ON, OFF, vérifié...

-----O-----

**La suite de l'aventure dans le prochain numéro.
Pensez à le réserver dès maintenant !**

Ci-dessous des cartes qui vous permettront de suivre en détail le vol de Luc.

APPROCHE A VUE

Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

25 APR 19

AIX LES MILLES

AD 2 LFMA APP 01

	ALT AD : 368 (14 hPa) LAT : 43 30 19 N LONG : 005 22 02 E	LFMA VAR : 1°E (15)
---	--	--------------------------------------

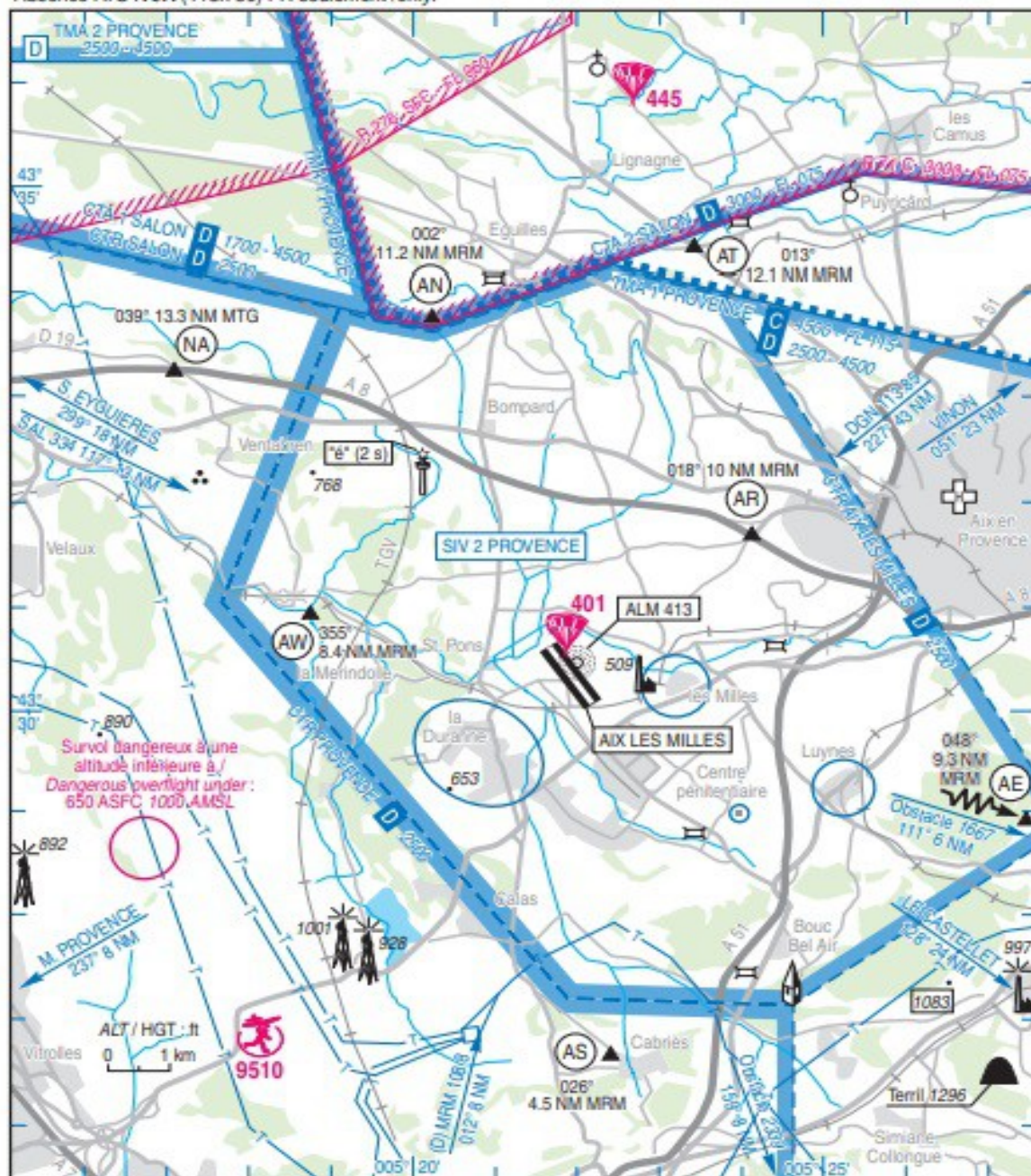
ATIS : 136.230 ☎ 04 42 16 06 85

VDF

APP : PROVENCE Approche/Approach : 124.350 (au-dessus de/above 2500, sur instruction ATC seulement/only).

TWR : 118.750 - GND (SOL) : 121.600

Absence ATS : A/A (118.750) FR seulement /only.



Service de l'Information Aéronautique

AMDT 06/19 CHG : Fréquence ATIS.

© SIA

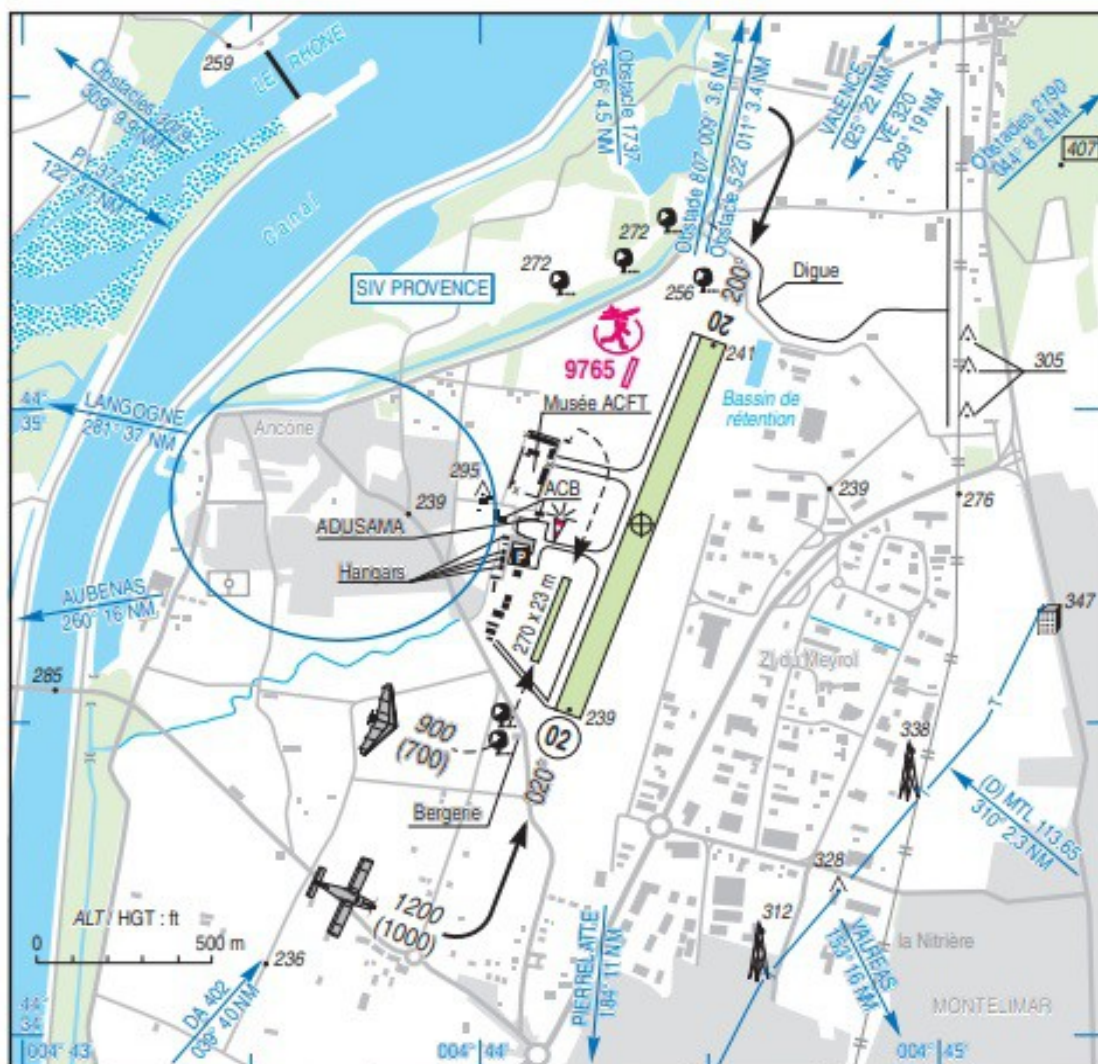
ATERRISSAGE A VUE Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
29 MAR 18

MONTELIMAR ANCONE
AD 2 LFLQ ATT 01

			ALT AD : 241 (9 hPa) LAT : 44 34 49 N LONG : 004 44 21 E	LFLQ VAR : 1°E (15)
---	---	---	---	-------------------------------

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5

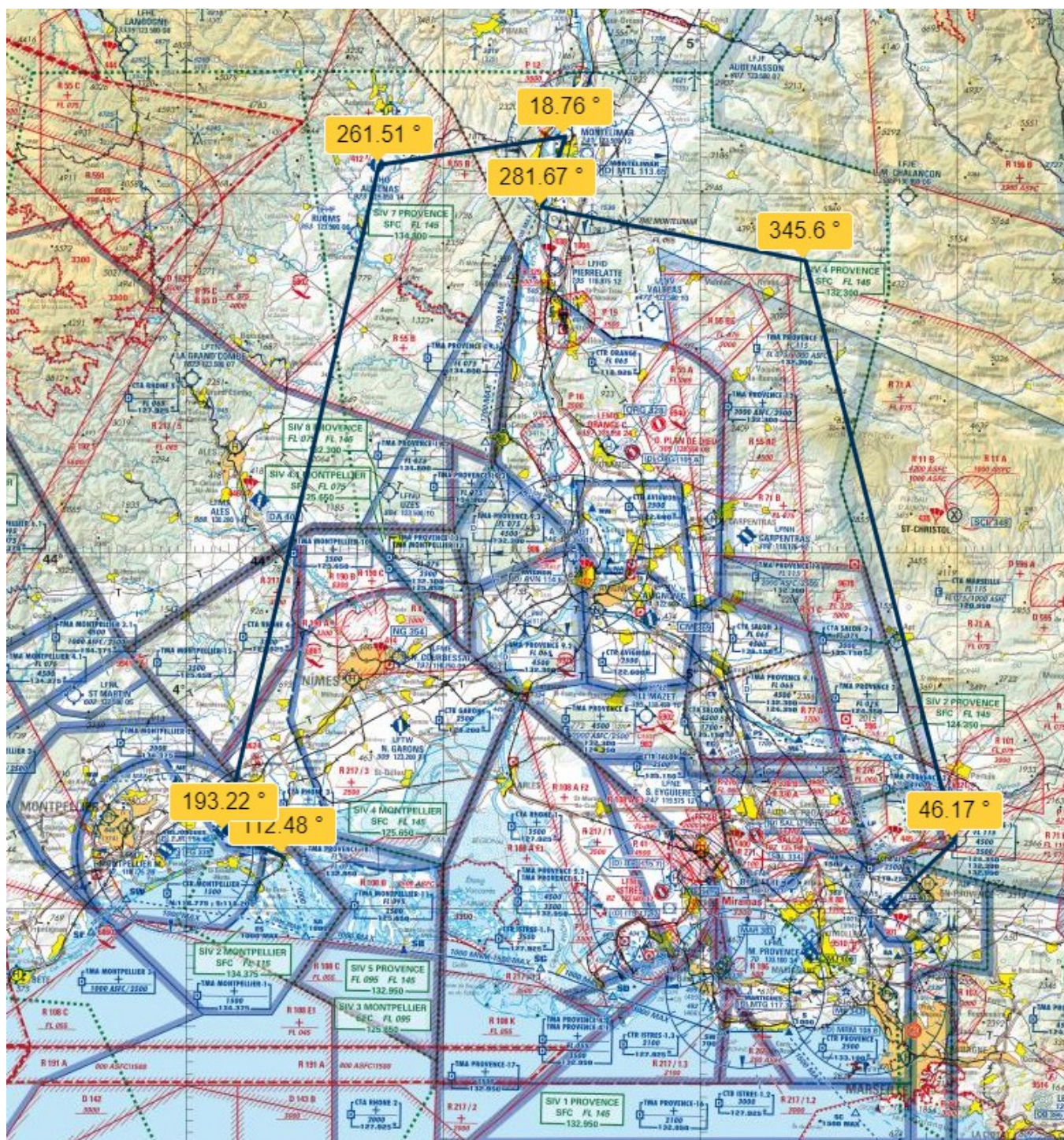


RWY	QFU	Dimensions <i>Dimension</i>	Nature <i>Surface</i>	Résistance <i>Strength</i>	TODA	ASDA	LDA
02 20	020 200	1200 x 80	Non revêtue <i>Unpaved</i>	-	1200 1200	1200 1200	1200 1200
Aides lumineuses : NIL				Lighting aids : NIL			



AMDT 05/18 CHG : SIV, obstacle.

© SIA



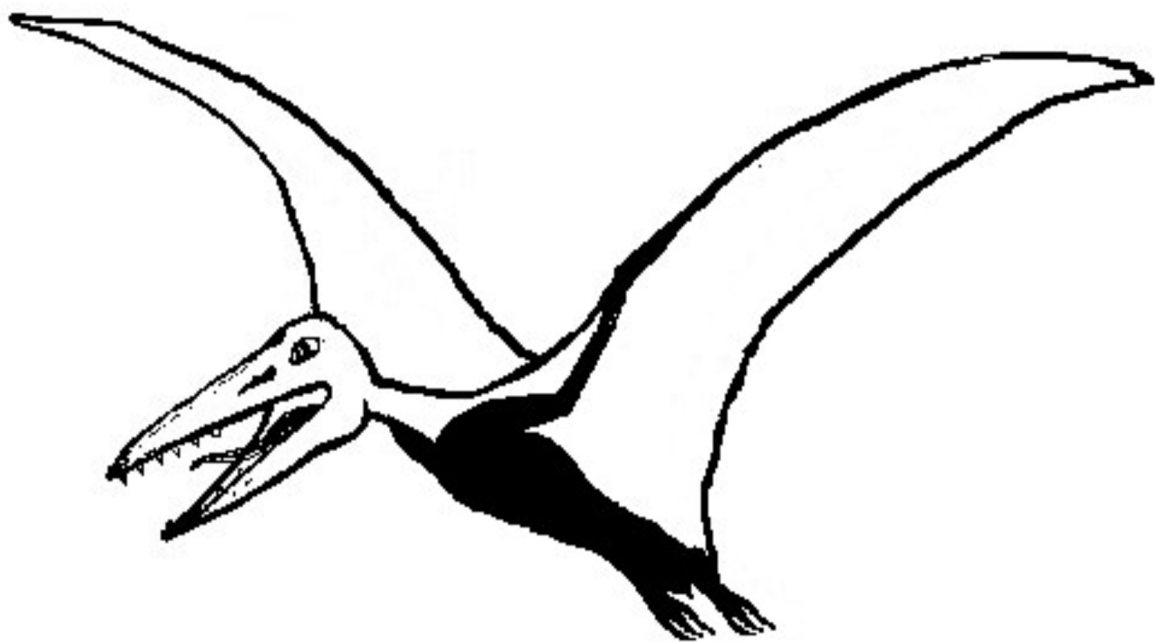
Si avec ça vous ne vous y retrouvez pas !

Et pour finir, un bonus pour les fans du Ptero qui désirent le conserver :

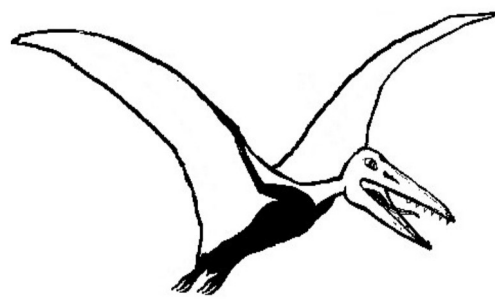
La couverture et le dos, à imprimer sur du papier photo, ainsi que la méthode pour relier les 12 revues.

~LE~ ~PTÉRODACTYLE~

2019~2020



*Le ptérodactyle est un reptile volant de l'ère secondaire . Son nom vient du Grec ancien Ptéros : les ailes et de Dactyle : les doigts. Ce qui veut dire littéralement : Celui qui a des doigts ailés. Tout comme nous qui avons les ailes de nos machines au bout de nos doigts.
Nous sommes donc tous quelque part des Ptérodactyles.*



Bricolage

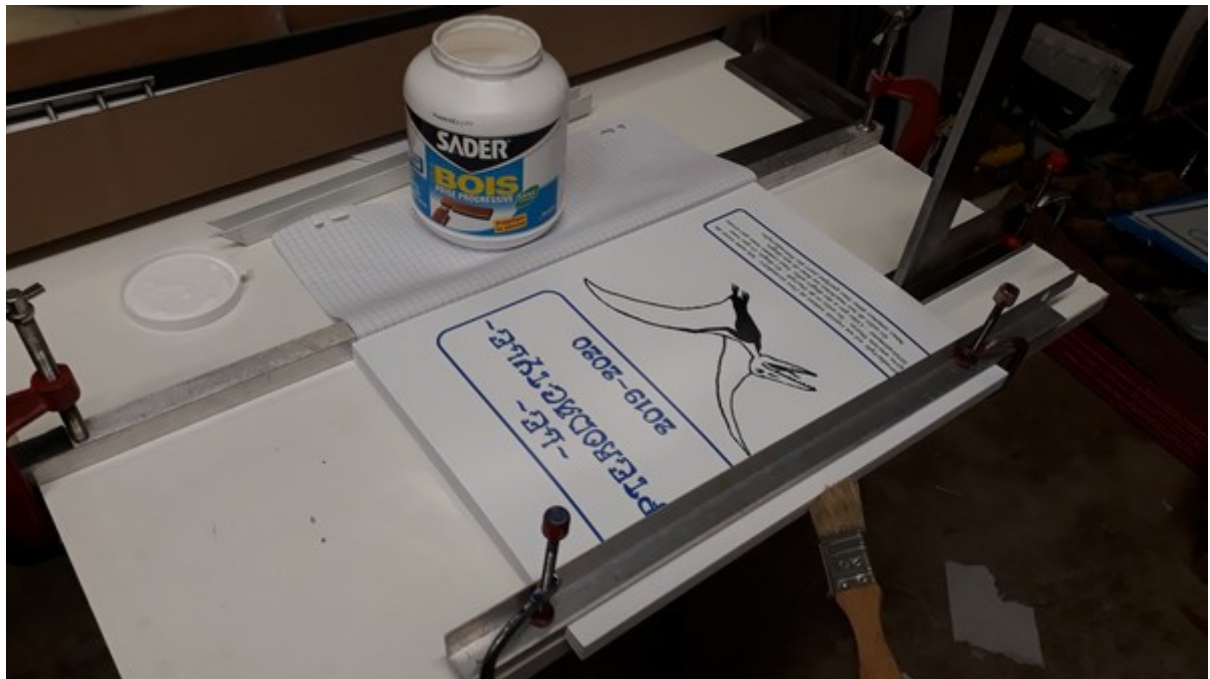
Comment relier proprement des pages que l'on a imprimées ?
Exemple : Les 12 numéros du Ptero... !

C'est très simple !

Munissez-vous tout d'abord:
D'une planche, sur laquelle vous aller disposer votre document.
D'équerres et du profilé alu ou autre.
De quelques serre-joints
D'un pot de colle blanche et d'un pinceau.
Du fil un peu costaud (genre Dacron ou fil au Chinois) et de 2 aiguilles.
De quoi percer et d'un foret de 2mm.
D'un peu de patience.

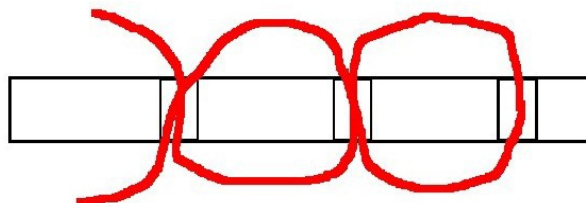
-----o-----

Disposez et calez les feuilles à l'aide d'équerres, de serre-joints et de profilé sur la planche, en laissant dépasser le bord à encoller de quelques millimètres.
Placez et immobilisez un profilé le long de la tranche.
Tartinez généreusement la tranche avec de la colle blanche.
Faites autre chose en attendant que ça sèche.



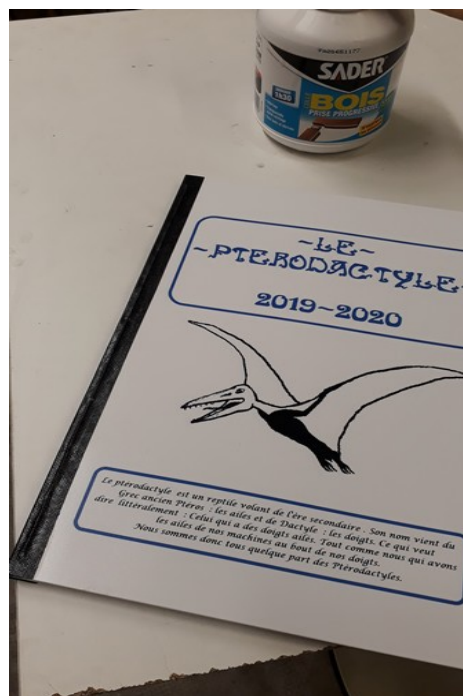
Quand tout cela est bien sec, sortez le document de son carcan puis tracez un trait le long de la tranche à 6mm du bord. Sur ce trait et espacés d'environ 3cm, vous percerez des petits trous avec le foret de 2mm.

Prenez une longueur de fil suffisamment longue (env 80cm) et enfiler une aiguille à chaque extrémité.
Vous allez ensuite coudre la tranche selon le dessin ci-dessous.





Vous terminerez en faisant un nœud à l'extrémité et tartinez les coutures avec de la colle blanche.
 Il vous faudra ensuite découper dans du papier ou un matériau de votre choix, une bande pour masquer les coutures et protéger la tranche.
 Pour cela, mesurez la hauteur de la tranche et ajoutez lui environ 3cm. La longueur de la bande devra correspondre à celle du document.
 Découpez la bande et collez- la minutieusement à la colle blanche sur la tranche et rabattez l'excédent sur les deux cotés de la couverture.
 Laissez sécher.



C'est terminé ! Vous venez de réaliser un document qui vous durera des années.

Voilà, c'est fini pour ce mois-ci. Et comme d'habitude le mot de la fin revient à notre ami Georges !



On n'est pas bien là ?

Merci à vous les Ptérodactyles et à la prochaine.....

Jean Claude PESCE.

Un merci particulier à ma compagne Françoise qui corrige mes fautes d'orthographe !