

- Février - 2021 -

- LE - - PTERODACTYLE -

N° 19

*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**.*

Paraît la dernière semaine de chaque mois

Bien le bonjour à vous tous, amis modélistes.

C'est avec une superbe photo qui a été postée par Anthony que j'ouvre ce nouveau numéro du Ptéro, qui vous fera, je l'espère, oublier pour un temps la morosité du quotidien.



Le vol de pente résumé en un cliché !

Anthony a placé la barre très haut. Qui fera mieux que lui et gagnera un abonnement gratuit d'un an au Ptéro ?

Au sommaire ce mois-ci !

- A voir bientôt sur le terrain.
- Vu sur le terrain.
- Sang neuf.
- Littérature avec la suite de l'aventure de notre président : "L'assiette de charcuterie".
- C'était comment avant ?
- En bref.
- Le mot de la fin.

Voilà les amis, ce qui vous attend dans ce numéro.

Bonne lecture ... !

A voir bientôt sur le terrain.

Suite du montage pas à pas du colossal planeur de 6m de **Philippe**.

La construction se poursuit avec l'assemblage rigoureux du premier tronçon d'aile.

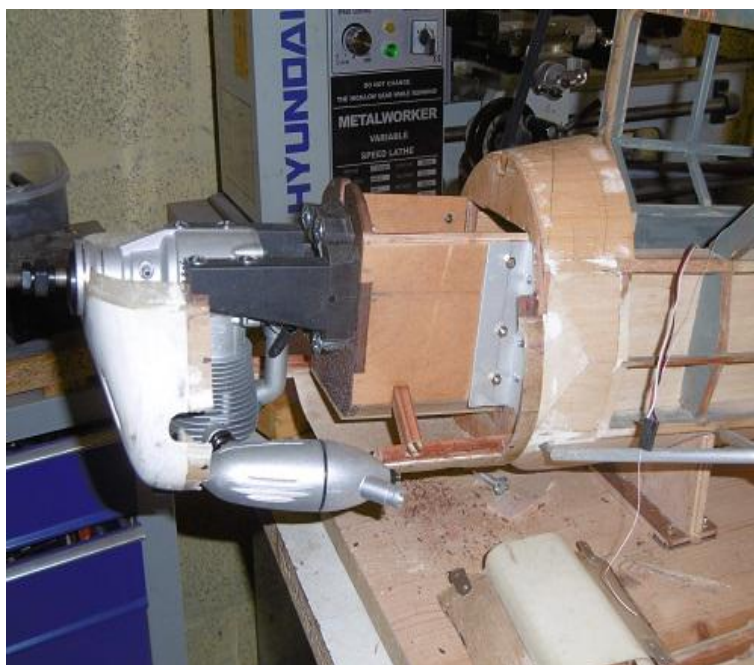


Rien n'est laissé au hasard !



Un aperçu de ce que ça va donner !

Pierre s'est, quant à lui, attaqué à la restauration d'un modèle que Roger Feniou n'a hélas pas eu le temps de réaliser. Il semble, à voir les photos, que Pierre aura fort à faire.



Y'a du boulot !

Vu sur le terrain.

Jean-Luc a ressorti son Jetstream (celui dont je vous ai parlé le mois dernier).
Le sien est comme le modèle original, c'est à dire à hélice propulsive et non pas à turbine.
Que dire de plus si ce n'est que ce modèle vole aussi très bien.
Les images parlent d'elles-mêmes.



C'est aussi simple que ça !

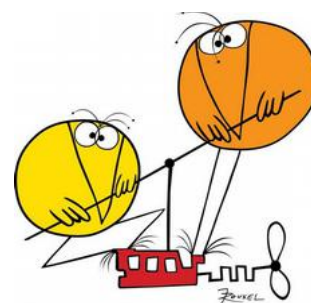
Notre président : **Luc**, quant à lui, s'initie tranquillement au pilotage de son quadrirotor qu'il vient tout juste d'acquérir.

Habitué au pilotage grandeur, il s'est très vite accoutumé au pilotage 3 axes de l'engin. Sa machine étant équipée d'une caméra, il prévoit pour très bientôt de se munir d'un casque vidéo pour voler en immersion.



Un président "High-tech" !

Terminons avec **Pascal** et son GeeBee type D Sportster, dont il vient d'en terminer la restauration. Ce modèle fait partie de la grande famille des GeeBee, il est apparu au début des années 30. Le premier vol, s'est déroulé sans problème, malgré un vent soutenu. Cet appareil est en outre muni d'un démarreur embarqué, ce qui facilite énormément sa mise en route. Rendez-vous au prochain concours maquettes !



Un GeeBee, manque plus que les Shadoks !
(blague de vieux)

Sang neuf.

L'année commence bien au niveau des inscriptions, puisque le C.A.R.E.B. vient à nouveau d'accueillir un adhérent.

Il s'agit de **Frédéric** qui a effectué son tout premier vol en double commande avec Jean-Luc la semaine passée.

Tout s'est bien déroulé et je pense que cette nouvelle recrue sera très présente sur le terrain en toutes occasions.

Bienvenue à lui et à sa charmante épouse Pascale, qui l'a accompagné pour la circonstance.



Premier envol !

Littérature.

Suite et fin du récit de Luc relatant son voyage en Corse à bord de son DR400.

Je vous souhaite un bon voyage et un... bon appétit !

L'assiette de charcuterie

2ème partie



La piste arrive vite...L'arrondi...Est-ce qu'il faut arrondir davantage à cause de la pente à contre sens ? J'y suis ! je vais toucher le sol ! Je coupe les gaz, je tire sur la profondeur...

Le train principal touches en douceur après 1, 2, 3 secondes ? la roulette avant suit. Ouf !... Une bouffée d'allégresse me monte à la gorge. J'ai le sentiment de sortir d'un rêve. J'ai maintenu la direction sans le réaliser. Je remets du moteur pour atteindre le taxiway C de l'aviation générale.

– *Fox Uniform, voie C et parking à votre droite, Tour de Calvi.*



La tour de Calvi

- *Voie C et parking à droite, Fox Uniform.*

Je vire à droite.

-*Piste dégagée, Fox Uniform.*

A mon habitude, je choisis (il n'y a que deux avions sur le parking), un emplacement qui nous permettra de repartir facilement.

-Tour de Calvi, 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 mes passagers, nous sommes tous un brin étourdi par le bruit permanent du moteur.

J'ouvre la verrière, détache ma ceinture et m'extrais de mon siège. Léo fait de même, et nos passagers à la suite.

Il fait bon à Calvi. Il est 11 heures 05. Nous décidons de gagner la ville. Le terminal est à une centaine de mètres, nous nous y dirigeons dans l'intention de prendre un taxi.

Surprise, le terminal est vide. Personne derrière les guichets. Le parking entre le bâtiment et la route aussi est vide. Décontenancés, mais pas découragé, nous rejoignons la route avec l'idée de trouver un arrêt de bus. Arrêt de bus, il y en a un, mais de bus pas le moindre. Nous patientons à cet arrêt en guettant la circulation, dans l'espoir d'en voir arriver un ou un taxi. Au bout de 20 minutes, nous décidons de nous avancer vers Calvi, en continuant à guetter...

Après une bonne demi-heure de marche, nous sommes un peu dépités. Pas de bus, pas de taxi. Les seuls, rares, véhicules qui passent sont des voitures particulières.

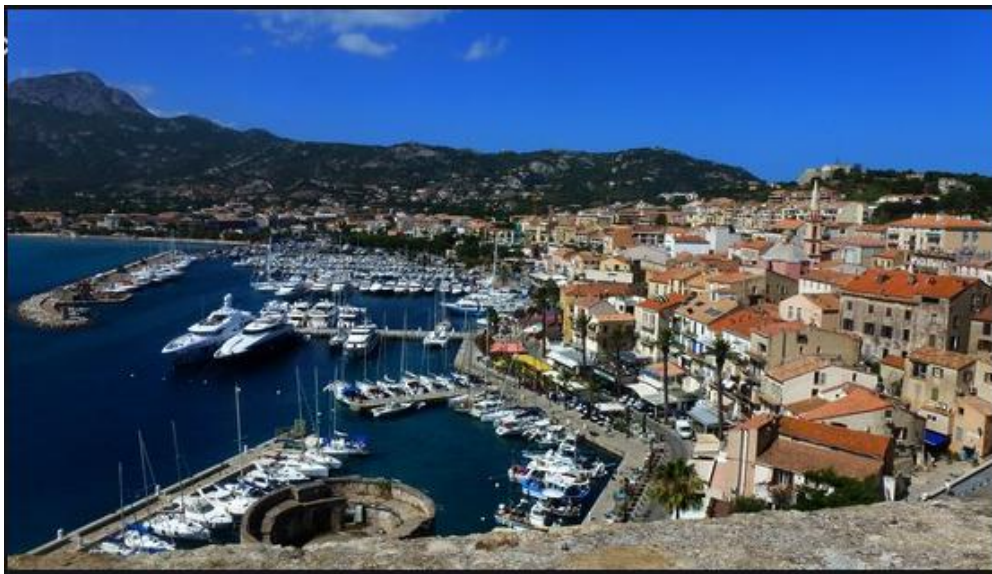
Au fur et à mesure que le temps passe, les plaisanteries et les rires se font de plus en plus rares. Certains d'entre nous, dont moi, nous risquons à lever la main, le pouce dans la direction de Calvi. Peine perdue personne ne s'apitoie sur nous. Notre groupe ne doit pas inspirer confiance...

Au bout d'une heure de marche, la citadelle grossie et nous commençons à voir les mats de voiliers dans le port. Nous marchons en silence, les yeux rivés sur le prochain virage, en espérant qu'il dévoilera le port, ses quais, ses bars et ses restos...

Sans en rien dire aux autres, chacun fait des projets sur sa boisson et son menu.

Heureusement, il fait beau et même chaud.

Voilà les quais. Un coup d'œil à ma montre me révèle qu'il est 12 heures 45. Je ne sais pas (encore) quelle est la distance depuis le terminal de Ste Catherine au port de Calvi, mais je dis aux autres que nous avons mis, sensiblement, le même temps pour ce trajet que pour celui de Aix les Milles, Ste Catherine : 310kms.



Le port de Calvi

Nous regardons autour de nous, à la recherche d'une terrasse accueillante. Mais les terrasses accueillantes ne sont pas légion sur le port. La plupart sont fermées, sièges et tables regroupés, rideaux baissés. Quasiment personne sur les quais ce samedi 23 décembre 2006. Aucun restaurants... Personne d'entre nous n'a le courage d'aller plus avant pour essayer d'en dénicher un.

La première terrasse est la bonne. Au bout de quelques minutes, c'est un garçon aussi surpris que nous qui vient s'enquérir de ce que nous voulons. Nous nous étonnons auprès de lui du peu de vie sur le port, des restos fermés... « *Demain, c'est Noël Monsieur...* » Comme nous avons très faim, nous essayons de négocier un repas. Ils font restaurant, mais à cette saison, il est fermé. Finalement, je réussis à l'apitoyer :

Ce sera assiette de charcuterie Corse. C'est tout ce qu'ils ont de disponible (ils en font des sandwichs à toutes heures) : Coppa, Lonzu, Figatellu.

Nous commandons du vin rosé, Corse bien entendu.

L'un des parisiens pose une question malencontreuse « *Elle est bonne la charcuterie Corse ?* » Sursaut du garçon « *Monsieur ! en Corse nous avons la meilleure charcuterie du monde !* » en nous regardant d'un air terrible... Suit une longue tirade en Corse dans laquelle je saisi quelques « Pinzutu », ce qui signifie : non-Corse. C'est un terme de mépris. C'est l'équivalent du « Goy » non-Juif, ou du « Gajo » non-Gitan.

Je rigole franchement. Le garçon le voit et me fait un signe de tête complice en direction de notre passager en haussant les épaules. Pendant qu'il va chercher notre commande, je m'abstiens de traduire le qualificatif de « pinzutu ». Au contraire, je fais un éloge sincère de la charcuterie Corse. La perspective de manger nous fait oublier la pénible marche que nous venons de faire. Léo me dit de sonder le Garçon pour un éventuel taxi pour le retour à l'aérodrome. La discussion revient sur l'action principale de cette journée, c'est-à-dire le vol. Commentaires et questions vont bons trains et plus particulièrement sur le retour.

Les assiettes sont copieuses, et le rosé est bon. Nous terminons avec un café et de joyeuse humeur. Nous partageons l'addition et un généreux pourboire pour le garçon. Pendant que tout le monde va aux toilettes, je l'interroge.

Oui, il a un cousin qui fait le taxi. Mais pour les fêtes de Noël, il ne travaille pas... Mais il veut bien lui téléphoner pour voir si... J'ai le gars au téléphone. Tout de suite, il ne peut pas... Combien la course ?... Je lui propose de payer, en sus, le prix du retour de l'aérodrome au restaurant... Vers 16 heures ? Au restaurant ? Ok.

Je réfléchis que nous devrions arriver à Aix les Milles juste à temps pour ne pas écorner la nuit aéronautique. Le vol de nuit est interdit en VFR.

Nous avons une heure et demi pour faire connaissance avec Calvi. Je propose à la croisière de faire le tour des remparts qui devraient nous offrir les meilleures vues sur la citadelle, la ville, et son site.

Paisible et plaisante visite sous un soleil chaud. Tout le monde est d'humeur joyeuse.

Seule ombre au tableau, nous ne sommes pas vraiment sûr que le taxi sera là.

C'est donc avec un quart d'heure d'avance que nous sommes au rendez-vous. Le taxi est là lui aussi. Léo passe devant avec le chauffeur, les deux Parisiens et moi à l'arrière. En quelques minutes et 6,800 kms après nous nous retrouvons devant le terminal. Léo règle la course et nous nous dirigeons vers Fox Uniform.

Je tends la clé de contact à Léo qui la refuse et me dit de continuer aux commandes.

Pendant que tout le monde s'installe dans l'avion, je fais la visite près vol extérieure.

Je m'installe, boucle ma ceinture et ajuste mon casque. Je m'assure d'un coup d'œil que tout le monde est prêt. Les Parisiens lèvent le pouce. Léo me dit « ok ! ».

Visite pré-vol intérieure : Commandes de vol, palonniers, gouverne, profondeur, ailerons. Ils débattent bien et dans le bon sens.

Hora-mètre, Magnétos, OFF. Compensateur 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 !... Le moteur démarre... Je règle la vitesse de rotation sur 1200 tours/minute. 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. Transpondeur, stand-by. On y va !

Mon pouce écrase l'alternat :

- *Tour de Ste Catherine bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400 au parking, quatre personnes à bord, prêt à rouler au point C pour un vol à destination de d'Aix les Milles.*

-*Bravo Roméo Fox Uniform Bonjour ! Vent nul, la piste en service est la 36, QNH (pression barométrique au niveau de la mer) 13,1 Hpa, Vous êtes autorisé à rouler pour le point C.*

Je règle le QNH sur mon altimètre. Je me sens soulagé de ne pas avoir à décoller à contre pente. Je regarde à droit et à gauche. Je desserre mon frein de parc et à vitesse réduite je commence à rouler. Léo note l'heure... J'essaye le freinage et me positionne au point C frein de parc serré.

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

Moteur : 1800 tours je fais les essais moteur, sélectionne les magnétos à tour de rôle et m'assure qu'il n'y a pas de baisse de régime. Ralenti ok.

-*Tour de Ste Catherine, prêt à m'aligner, je décolle de mon entrée sur piste, Fox Uniform.*

Moteur 1200 tours, frein de parc serré. Je fais un dernier contrôle : Pompe électrique ON, volet un cran, réchauffe carburateur froid. Anticollision ON.

-*Fox Uniform voir êtes autorisé à décoller.*

Je desserre le frein de parc, m'assure qu'il n'arrive aucun avion en approche, j'accélère et vire à gauche pour m'aligner. Je vérifie mon compas au QFU. Pompe électrique ON, volet un cran, réchauffe carburateur froid. Anticollision ON.

-*Fox Uniform je décolle.*

J'enfonce la tirette d'accélérateur.

Le moteur gronde. Je donne du pieds sur le palonnier de droite.

Avec la pente, la vitesse augmente très vite : 80, 90, 100 kilomètres à l'heure... Rotation. Je tire doucement sur le manche et c'est le miracle de l'avion qui glisse dans l'air. J'ai les abdominaux moins contracté, ma main gauche serre moins fort le manche à balai et la droite est plus légère sur l'accélérateur. Je rentre les volets, arrête la pompe électrique, tous les voyants éteint.

Je regarde en dessous et en arrière à gauche en inclinant l'avion dans le même sens. Je vire vers November Whisky Calvi, en montée à 1500 ft.

On survole le phare de la Revellata, derniers regards sur la Citadelle de Calvi.

Aller, dans deux minutes cap sur Merlu : 307,66.

A Léo : « Tu reprends la Radio ? » « Oui, Oui. ».

-*Tour de Ste Catherine, je quitte la zone et la Fréquence, au revoir, merci. Fox Uniform.*

-*Au revoir, Fox Uniform, Tour de Ste Catherine.*

-*TMA de Bastia bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400, en provenance de Calvi Ste Catherine, quatre personnes à bord, à 3 minutes de whisky Charly Calvi. En transit par X-Ray Charly et Merlu pour un vol à destination d'Aix les Milles. Altitude 2000 ft.*

-*Bravo Roméo Fox Uniform Bonjour ! Transpondeur 7, 7, 3, 4, Rappel X-Ray Charly, TMA de Bastia.*

-*TMA de Bastia, Transpondeur 7, 7, 3, 4, je rappelle verticale X-Ray Charly. Fox Uniform.*

J'affiche le cap au Compas de quelques pressions sur le palonnier, et règle le trim car Fox Uniform à tendance à monter. Nous nous laissons aller à la contemplation de la mer. Très peu de bateaux en définitive. C'est vrai que nous sommes à la veille de Noël !...

-*TMA de Bastia, verticale X-Ray Charly. Fox Uniform.*

-*Fox Uniform, poursuivez sur Merlu, TMA de Bastia.*

Nous ne voyons pas la terre devant nous. Le banc de nuages vue ce matin s'est étendu à ce qui nous semble sur toute la Provence. Si je poursuis à 2000 ft, je vais rentrer dans les nuages dans quelques minutes. Est-ce que la couverture nuageuse s'étend jusqu'à Aix les Milles ? Si c'est le cas, il nous faudra revenir sur Ste Catherine et y attendre que se dissipe les nuages... Consternation des passagers...

Léo affiche une fréquence sur la radio :

-*Tour d'Aix les Milles bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400, en provenance de Calvi Ste Catherine, quatre personnes à bord, à quelques minutes de Merlu, pour un vol à destination de vos installations. Nous souhaiterions connaître l'état de la couverture nuageuse chez vous ?*

-*Bravo Roméo Fox Uniform Bonjour ! Strato-cumulus 2 à 4 octas (1) base à 2000 ft, visibilité 6000 mètres. Probablement, jusqu'à la nuit. Tour d'Aix les Milles.*

-Merci Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform.

Léo change à nouveau de Fréquence :

-TMA de Bastia, je quitte la zone et la fréquence pour passer avec la TMA de Nice. Fox Uniform.

-Fox Uniform, autorisé à passer sur la TMA de Nice. TMA de Bastia.

-TMA de Nice bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400, en provenance de Calvi Ste Catherine, quatre personnes à bord, à 5 minutes de Merlu, pour un vol à destination de Aix les Milles. Transpondeur 7, 7, 3, 4, Strato-cumulus 6 à 7 octas base à 1500 ft, sur le transit. 2 à 4 octas à destination. Nous souhaitons poursuivre « On TOP » ? (2)

-Fox Uniform, autorisé poursuivre « On TOP » ,1000 ft au-dessus des nuages. Transpondeur 7, 7, 3, 4, Rappeler verticale Merlu, TMA de Nice.

-Autorisé poursuivre « On TOP ». Rappeler verticale Merlu,1000 ft au-dessus des nuages. Fox Uniform.

J'ai mis le vor sous tension dès le début des échange radio de Léo avec les contrôles. Le relèvement magnétique affiché sur le récepteur VOR est celui à Merlu avec Nice (D), NIZ.

J'entends l'indicatif en Morse. Moteur à 2200 tours, je grimpe pour passer au-dessus de la couche nuageuse sans y pénétrer. Mon cap n'a pas varié. Le positionnement à Merlu devrait être bon. Je fais quand même l'inspection de mon instrumentation. Pas de voyant, ok !

Je commence à voir le dessus des strato-cumulus, altitude 5800 ft. Il me faut encore gagner 1000 ft.

L'aiguille du VOR s'approche des 29,80 affichés sur la couronne. Ça y est, elle y est.

-TMA de Nice, Fox Uniform à la verticale de Merlu, altitude 6600 ft en monté vers 6800 ft. Nous virons au cap 279,66.

-Fox Uniform, Rappeler verticale Lerma. TMA de Nice.

Je regarde soigneusement à gauche de l'appareil en l'inclinant de ce côté. Le compas défile devant la ligne de foi : 279 66. Ça y est je suis à 6800 ft.

Maintenant, c'est la mer de nuages. A gauche, au-delà de la bordure nuageuse : la mer. Je tourne davantage la tête vers la gauche. On voit encore la Corse. A droite, émergeant des nuages, les sommets enneigés des Alpes.

J'affiche le cap magnétique du VOR de Nice à Lerma, sur la couronne du récepteur.12,6. Léo et moi regardons l'aiguille s'approcher du centre...

-TMA de Nice, Fox Uniform à la verticale de Lerma, altitude 6800 ft

-Fox Uniform, Rappeler verticale St Tropez (D) STP. TMA de Nice.

-Je rappelle verticale St Tropez (D) STP. Fox Uniform.

Je change la fréquence de la station VOR de Nice pour celle de St Tropez. Je perçois immédiatement son indicatif en morse. Je porte sur la couronne le QDM (4) 279,66. L'indicateur TO s'affiche, et il faut peut de chose pour placer l'aiguille au centre.

Quand le TO se changera en FROM, cela voudra dire que je viens de passer à la verticale de la station, et le QDM deviendra un QDR (5).

Léo sort la règle Cras et me communique le gisement du VOR de St Tropez sur Tango Victor.

-TMA de Nice, Fox Uniform à la verticale de St Tropez (D) STP

-Fox Uniform, Rappeler 3 minutes avant de passer avec la TMA de Provence. TMA de Nice.

-Je rappelle 3 minutes avant le passage avec la TMA de Provence. Fox Uniform.

Léo m'indique 7 minutes avec ses doigts. Quant à moi, je porte 291.05 sur la couronne du récepteur VOR, QDR de Tango Victor Point de transit de Tourves.

Si ce n'était le soleil dans les yeux, qui devient gênant car il déborde du pare-soleil et les Alpes à droite, on se trouve dans un univers qui désoriente. C'est dans ces situations qu'il faut faire confiance aux instruments. Est-ce que mon compas fonctionne bien ?... Et Léo ? ai-je bien fait de lui faire confiance ? D'accepter ce vol « On TOP » ? Et si la couverture nuageuse s'étend loin ? Nous avons dépassé plus de la moitié de nos réservoirs !... Nous avons dépassé le point de non-retour. Nous n'avons plus assez de carburant pour retourner à Ste Catherine. De toutes façons, dans un peu plus d'une heure, ce sera la nuit, et nous ne sommes ni équipés pour le vol de nuit, ni qualifiés pour cela. Les deux ou trois entraînements que j'ai fait avec l'instructeur à ma droite – pare-vues dans le cockpit pour vous empêcher de voir à l'extérieur– dans un espace aérien dégagé, est juste une initiation...

Je signale à Léo « Non devons être au droit de Sierra Alpha, la TMA de Provence à 6 ou 7 minute ».

-TMA de Nice, Fox Uniform à 3 minutes de la TMA de Provence. Pour quitter la zone et la fréquence et passer avec, au revoir, merci. Fox Uniform.

-Fox Uniform, autorisé à passer avec la TMA Provence, au revoir, TMA de Nice.

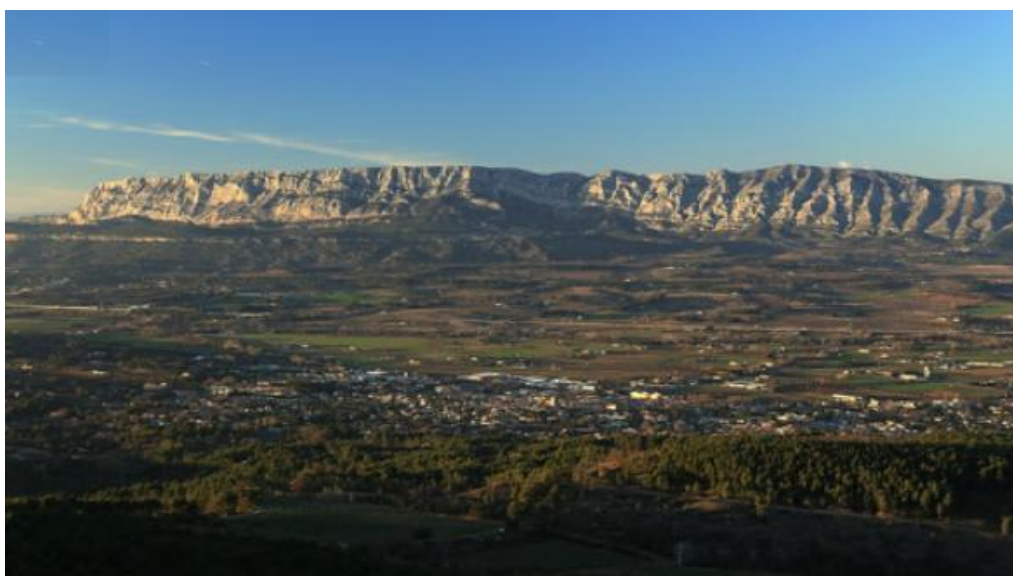
-TMA de Provence bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400, en provenance de Calvi Ste Catherine, quatre personnes à bord, à 3 minutes de votre zone, pour un vol à destination de Aix les Milles. Transpondeur 7, 7, 3, 4, Vol « On TOP » autorisé, altitude 6800 ft

-Fox Uniform, autorisé poursuivre « On TOP ». Rappeler 3 minutes avant la CTR d'Aix les Milles.

A l'estime, au temps, dans 3 minutes je suis à la verticale de Tango Victor. Je peux obtenir une confirmation du VOR du Luc (LE LUC (D) LUC) 113,00 vite la fréquence. J'entends son indicatif en morse, sur la Couronne je donne le Radial : 276,62...Moins d'une minute au temps, l'aiguille du récepteur VOR chatouille le centre. Ok, l'aiguille coïncide avec la valeur du Radial, et à quelques secondes, notre position est estimée à Tango Victor... Le résultat nous met à l'abri d'une grosse erreur de navigation. L'intersection du cap et du Radial est trop en sifflet et nous donne un rayon d'indécision de 5 à 600 mètres... J'affiche 283,20 au compas.

Tout à coup, un puit dans les nuages, avec la vision du sol au fond. Il n'est pas gros, pas suffisant en tout cas pour que je puisse y glisser l'avion. Mais, de temps en temps, un nouveau puit. Et puis, ils deviennent plus fréquents, plus grands...Rester sur le cap. Ne pas s'écarter, car sous, ou dans, les nuages, il y a, aux abords de notre trajectoire le massif de la Ste Victoire et le mont Aurélien.

Devant moi, une large échancrure...Léo me la désigne, mais déjà, j'ai réduit à 1700 tours. Je règle le réchauffe carburateur et je pousse le manche... M... ! Le soleil qui est à ras des nuages me gêne vraiment... Voilà, je m'enfonce dans le trou... L'éblouissement s'atténue et je distingue mieux ce qui m'entourne. La visibilité est bonne. Je reconnais le paysage. Nous survolons Trets, à droite, l'autoroute A8 qui borde le massif de la Ste Victoire, à ma gauche, à 8 heures le mont Aurélien.



Trets et le Mt Aurelien

Dans une minute, je devrais voir les cheminées de Gardanne, c'est Alpha Echo. Je suis descendu jusqu'à 2000 ft. Les nuages sont environ à 500 mètres au-dessus de nous.

Je redonne de la puissance pour faire les derniers milles après avoir mis OFF le réchauffe carburateur.

-TMA de Provence, Fox Uniform à 3 minutes de la Alpha Echo. Pour quitter la zone et la fréquence et passer avec la Tour d'Aix les Milles, au revoir, merci. Fox Uniform.

-Fox Uniform, au revoir, TMA de Provence.

-Tour d'Aix les Milles bonjour ! Bravo Roméo Fox Uniform un DR 400, en provenance de Calvi Ste Catherine, quatre personnes à bord, à 3 minutes de Alpha Echo, pour intégration dans le circuit, et un complet.

-Bravo Roméo Fox Uniform Bonjour ! Vent de secteur Sud Est 155 degrés pour 15 knots, QNH 12,9 hpa. La piste en service est la 14, vous êtes numéro 1. Rappelez en début de vent arrière. Tour d'Aix les Milles.

-Fox Uniform numéro 1 pour la 14, je rappelle en vent arrière.

Nous passons au-dessus de Alpha Echo. Je surveille à droite en arrière et je prends un large virage au-dessus de l'A51 je descends doucement vers 1100 ft.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform en vent arrière main gauche.

Mon regard fait le tour du tableau de bord et je commence les actions préliminaires à un atterrissage : Mélange plein riche, réchauffage carburateur réglé, pompe électrique ON, volet un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h.

Tour de piste main Gauche, la lumière décline et plus encore sous les nuages.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform en base.

L'autoroute sert de guide, on sort de sa verticale au virage pour entrer en finale. Habituellement, on utilise la piste 32. Ça me fait tout drôle ces virages à gauche.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform en finale.

Je stabilise le DR 400 à 110 kms/heure. Deux crans de volet...Déjà fini le vol... J'ai un peu de regret. Il faut dire que j'ai fais des choses pas communes. Je me concentre sur mon atterrissage...Vitesse ok ! Du fait de la topographie de cette entrée de piste, la pente de l'atterrissage est plus importante. Hop ! J'ai passé la haie d'arbre qui borde le ruisseau en bout de piste. Par vent plus fort, on a ici quelques fois des turbulences.

Voilà le peigne, je coupe tout, je tire doucement sur la profondeur, arrondir...Arrondir. Fox Uniform, légèrement cabré touche des deux roues du train principal. Applaudissement de mes passagers. « Auriez-vous douté ? » Rires. Je le laisse rouler l'appareil vers la sortie de piste B, et je m'y engage.

-Fox Uniform piste dégagée.

Je longe à petite vitesse le parking Novembre Est. Comme d'habitude, quelques avions encapuchonnés et amarrés au sol, mais quasiment personne. Même pas aux hangars. J'arrive au parking de Sierra Est qui est le nôtre. Je vais tout de suite à la pompe à essence.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniforme au parking, au revoir, merci.

-Au revoir Fox Uniforme.

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. Régime 1100 tours, mixture : étouffoir. Clé de contact retirée, Anticollision OFF, Alternateur OFF, Batterie OFF, hora-mètre noté, Volets pleins sortis.

Je fais le tour de mes passagers, tout le monde est un rien abruti.

J'ouvre la verrière, nous nous extrayons de nos sièges en ne sachant où déposer nos affaires qui nous encombre dans l'univers exigu de la cabine.

Au sol, on se souri un peu bêtement en nous contorsionnant pour délasser les muscles et les articulations mis à l'épreuve par cinq heures de vol.

La suite, vous la connaissez : plein des réservoirs pour éviter la condensation, remplissage du carnet de vol, mise à l'abri de l'avion dans le hangar, rangement des casques, gilets et fermeture des portes. Pour clôturer la Journée, nous faisons un tour par le Mermoz - le bar-restaurant de l'aérodrome – qu'aucun gérant n'arrive à rentabiliser... Devant nos verres, les langues se délient impressions et questions se croisent, c'est une façon de prolonger le vol, de refuser qu'il soit terminé... Il fait nuit et il pleut lors ce que nous regagnons nos voitures.

- (1) Octas degrés d'échelle densité de nuages. 8 = ciel entièrement bouché.
- (2) VFR On TOP se pratique au-dessus de la surface S(3), soit une altitude supérieure à 3000 pieds QNH ou 1000 pieds sol (le plus élevé des deux). En effet en dessous de cette surface, il faut pouvoir garder la vue du sol, ce qui ne serait pas possible en VFR On TOP avec Overcast (8 octas). La séparation verticale avec les nuages doit être supérieure à 1000 pieds (environ 300 mètres), tandis que la séparation horizontale doit être supérieure à 1500 mètres. La visibilité doit être supérieure ou égale à 5km sous le FL100 (Flight Level 100, niveau de vol 100) et supérieure ou égale à 8km au-dessus. De plus, l'aéronef doit disposer d'un équipement de radionavigation (VOR, ADF ou GPS de classe A B ou C) et d'un moyen de communication VHF à bord.
- (3) La surface S est la surface située à l'altitude la plus élevée entre 3 000 ft (pieds) AMSL (Above Mean Sea Level, au-dessus du niveau de la mer) et 1 000 ft AGL (Above Ground Level, au-dessus du niveau du sol). La surface S détermine l'altitude où s'appliquent des minima différents pour le vol VMC (conditions de vol à vue) en espace aérien non contrôlé français.
- (4) Le QDM relèvement magnétique avion > station VOR.
- (5) Le QDR relèvement magnétique station VOR > avion.

Encore une bien belle histoire qui en appelle d'autres !

C'était comment avant ?

Eh bien, c'était comme ça !

Encore une fois, issues des archives de Serge, ce sont des images de concours maquettes qui vont illustrer cette rubrique.

Retour en arrière et plus précisément du 12 au 16 juillet 1989 à Chalon-sur-Saône pour ce championnat de France maquettes.
C'est sur le terrain du F.A.C. (Formation Aéromodéliste Chalonnaise) que cette compétition s'est déroulée.



Serge pose fièrement devant son Stampe



Une fine équipe !

Résultats de la catégorie Nationale A					
Classement	Nom	Statique	1er vol	2ème vol	Total
1	Vassel	1116	1495	-----	2611
2	Degieux	1440	1085	1137	2577
3	Huie	1254	795	1183	2437
4	Gigot	1116	1155	976	2271
5	Roattino	1008	1192	1049	2200
6	Bruyère	930	1233	1213	2163
7	Caillot	1020	1117	966	2137
8	Rousseau E.	888	1138	1157	2045
9	Lagorie	1122	875	588	1997
10	Magneron	792	975	1114	1906
11	Languetin	816	1012	1046	1862
12	Bourdeix	888	970	826	1858
13	Lentillon	882	960	771	1842
14	Clot	834	925	998	1832
15	Boudaud	852	978	-----	1831
16	Lévy M.	948	834	153	1782
17	Bertrand	1038	717	-----	1755
18	Crucci	612	904	-----	1516
19	Hartman	594	846	835	1440
20	Martin	846	342	-----	1188
Non classé	Depaux	-----	-----	-----	-----
Non classé	Giaccopino	-----	-----	-----	-----

Résultats de la catégorie Nationale B					
Classement	Nom	Statique	1er vol	2ème vol	Total
1	Clot	1440	1135	595	2575
2	Bordier	1368	1010	1023	2391
3	Kaeuffling	1242	-----	571	1813

Hors concours					
	Nom	Statique	1er vol	2ème vol	Total
	Jegou	1566	1157	-----	2723

Ça continue avec le championnat de France maquettes de 1991 à Mimizan.



Claude, Serge, Pierre et Michel

Classement "F4C" National A

Clt	Nom du pilote	Statique	1er vol	2ème vol	Total
1	Bertrand Stephane	1542	1157	1183	2725
2	Gavart Michel	1455	776	1213,5	2668,5
3	Lentillon Henri	1620	1032	906	2652
4	Languetin Patrick	1488	924	979,5	2467,5
5	Bourlette Michel	1410	1054	910,5	2464
6	Bourdeix Michel	1280	829	1061,5	2321,5
7	Hartmann Serge	1326	800	979	2305
8	Carrier Pierre	1128	1128	954,5	2256
9	Pelletier Antoine	1256	726	1046,5	2254,5
10	Cukci Claude	1452	788	752,5	2240
11	Depaux Michel	1386	676	724	2110
12	Lagorre Stephane	1602	503	0	2105
13	Lallemant frantz	1224	731	0	1955
14	Gigot Lucien	1410	456	0	1866
15	Deslandes Patrick	990	431	749	1739
16	Boulard Francis	846	317	0	1163
17	Segura Gilles	726	130	0	876
N.C.	Lahondère Robert	450	0	0	N.C.
N.C.	Geay Gilbert	1014	0	0	N.C.

RCM 43



z'ont l'air content !

En bref.

Notre ami Julien est en train d'assembler une machine à découper le polystyrène du dernier cri.

Voilà qui devrait lui permettre de fabriquer un bon nombre d'ailes aux profils divers et variés. Je vous laisse apprécier la qualité de l'objet. On n'en est plus à la corde à piano tendue sur un arc en bois, le tout alimenté par un vieux transfo.

Peut-être nous écrira-t-il un petit article de vulgarisation sur ce sujet...



Si avec ça il ne nous fabrique pas des ailes volantes...!

-----O-----



Cherchez les fautes !

Traduction : « J'aime les drones »
« Chut, calme-toi, je n'ai pas encore greffé ton cerveau ! »

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.....

Un merci particulier à ma compagne Françoise qui corrige mes innombrables fautes d'orthographe !
Et
merci également à tous ceux qui ont participé à la rédaction de ce N°

Jean Claude PESCE.