

- Avril - 2021 -

- LE - - PTERODACTYLE -

N° 21

*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
Vous pouvez également nous suivre sur facebook.
<https://fr-fr.facebook.com/careb13/>

Salut à vous tous, amis modélistes. Comme vous allez le voir dans les pages qui suivent, l'activité du club se maintient. Ceci, grâce à la possibilité que nous avons en tant que licenciés, de pouvoir nous rendre sur le terrain afin d'y pratiquer notre sport, bien au-delà des 10 km réglementaires.
Une mesure qui nous est favorable, alors profitons-en !

Ce mois-ci c'est Hervé qui fait la une avec son Ryan.



Passage au ralenti rythmé par le son d'un Saito 3 cylindres.

La suite, c'est par ici ---->



Au sommaire ce mois-ci !



- A voir bientôt sur le terrain.
- Vu sur le terrain.
- Ordre de mobilisation.
- Littérature avec une nouvelle histoire racontée par Luc.
- C'était comment avant (suite et fin des archives de Serge).
- En bref (des infos glanées par-ci par-là).
- Solution du jeu de réflexion du mois précédent.
- Le mot de la fin.

Bonne lecture...

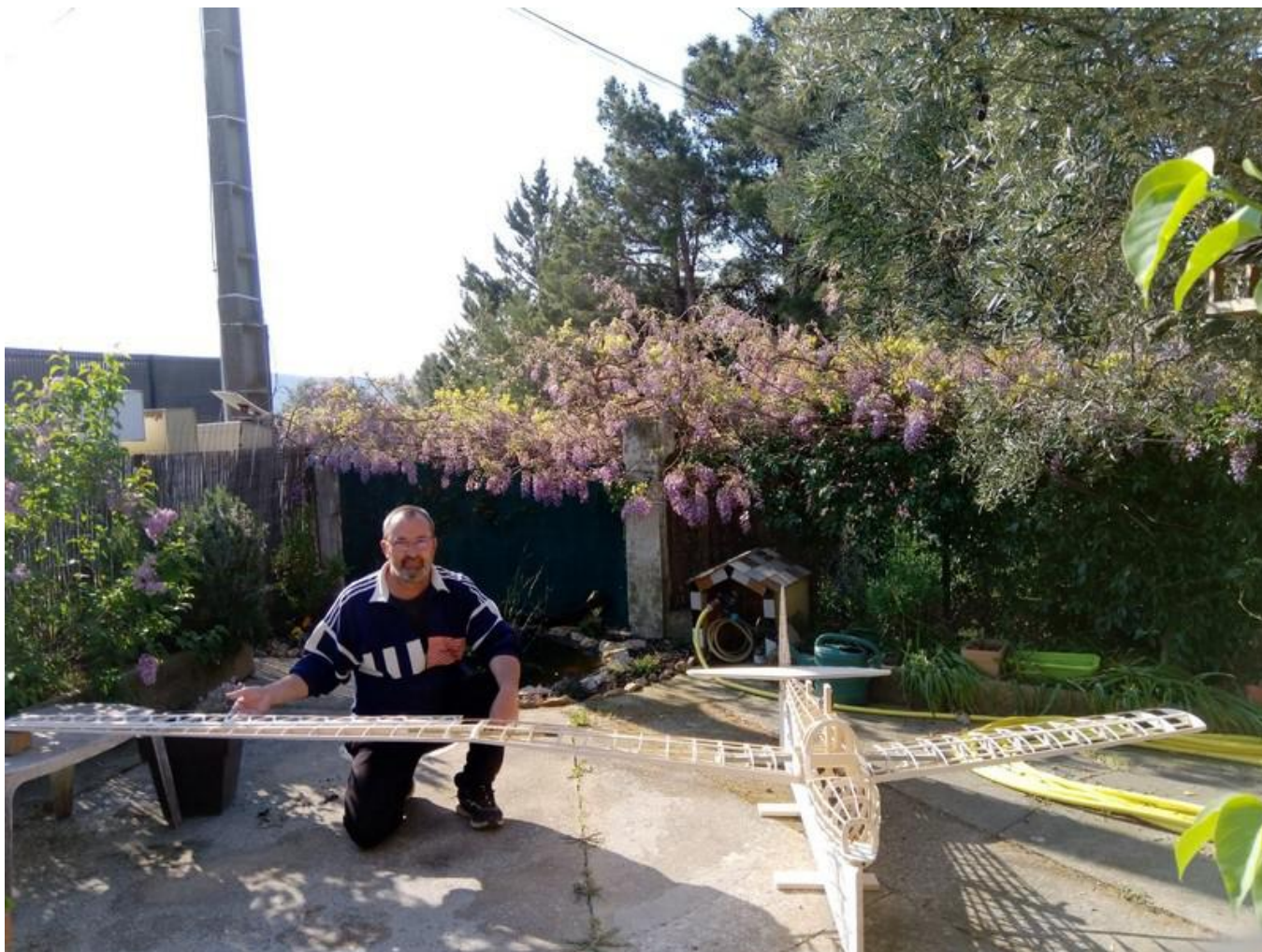


A voir bientôt sur le terrain.

La saga du PWS 101 de **Philippe**, notre Alsacien préféré, avec des photos de son futur planeur.

La construction avance bien, l'ensemble de la structure étant pratiquement terminé. Il en manque un petit bout, mais ça va venir.

Jugez vous-même ! (pour une fois que le chien de Mickey n'est pas dans le coup !).



Du beau travail !



Tel père, tel fils, **Anthony** nous montre sa nouvelle acquisition, un **ASK 21** de 3,20m d'envergure. Ces deux-là n'ont pas fini d'enrouler les thermiques.



Qu'il est petit !



Vient le tour de **Julien**, un sacré modéliste à la pointe de la technologie. Il est en train de faire des tests afin de fabriquer des ailes de combat en polystyrène, pour qui voudra bien en découdre sur le terrain (rigolade assurée). Une façon de mettre à profit son savoir-faire pour le plaisir du plus grand nombre.

Comme vous pouvez le constater sur les photos, la technique a l'air



au point.



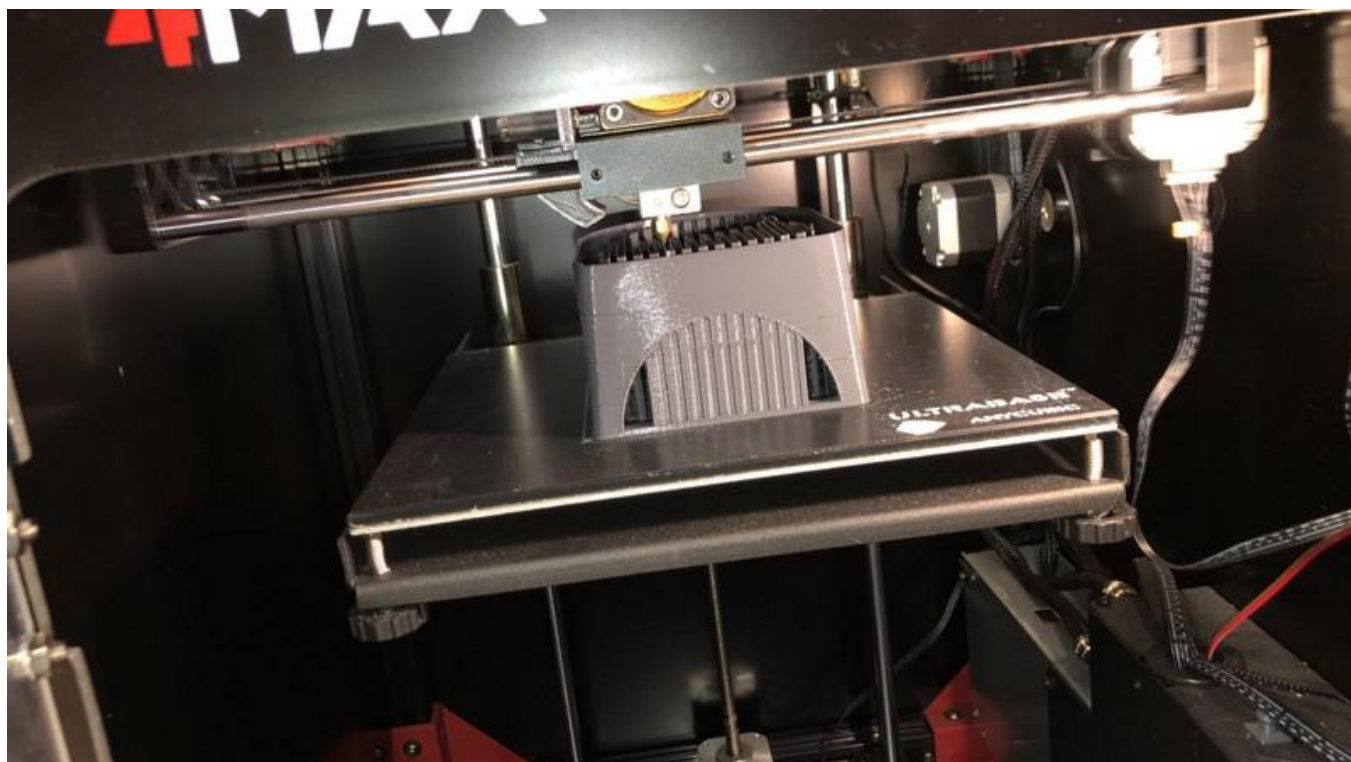
Un peu de Kraft et hop !

Ce n'est pas tout, il découpe aussi du métal pour faire des renvois de commandes.



Encore un guignol qui ne pèse pas lourd dans la balance !

Et comme il lui reste un peu de temps, il dessine et imprime un capot en 3D !



Patience et longueur de temps...

Avec bien sûr la complicité de son fils **Vincent** qui s'entraîne déjà à la construction et n'hésite pas à recommencer quand le résultat n'est pas jugé satisfaisant.



Un exemple à suivre !

Vu sur le terrain !

C'est un pilier du club qui ouvre cette rubrique. Membre depuis la création du C.A.R.E.B. il fait partie des figures emblématiques du club. **Christian** nous présente aujourd'hui son **Baron**. Ce modèle des années 70, bien connu de tous, est ré-édité aujourd'hui en version électrique. Il n'y a rien à dire au niveau de la construction, c'est bien fait ! Quant au vol, électrique ou pas, un Baron reste un Baron ça vole tout seul.



L'aéroplane de M. le Baron est avancé !

Et puis il y a moi, votre serviteur, qui a fait voler son **Terry**. Un modèle des années 70, que j'ai reproduit en polystyrène faute de trouver une boîte d'origine. (Avis aux généreux donateurs). La radio est d'époque, il s'agit d'une Lextronic 4 voies en 27Mhz. La motorisation électrique me donne entière satisfaction surtout pour 16,65€ chez Banggood (Moteur, hélice, variateur, support, porte-hélice).

https://www.banggood.com/fr/2212-1400KV-KV1400-Brushless-Motor+30A-ESC+8060-3-Leaf-Propeller-Power-System-Combo-Support-2S-3S-LiPo-for-RC-Airplane-Fixed-Wing-Aircraft-p-1591340.html?rmmds=detail-left-hotproducts&cur_warehouse=CN

Ce modèle produit par la firme Graupner, a fait son apparition au début des années 1970. D'une envergure de 1050mm, il était prévu pour un OS 1,5cm3. Le fuselage était en balsa et les ailes en polystyrène coffré samba. Tout cela bien entendu à assembler, entoiler, peindre, décorer... etc. Le kit, prévu en version vol libre ou RC 2 voies était vendu 175 Fr en 1974 par le mythique magasin Parisien: "La Source Des Inventions", dont le catalogue annuel en a fait rêver plus d'un.



Ça, c'est du vintage !

Puis, il y a **Philippe D.**, qui est venu avec son **Monsun**. Un avion de tourisme à l'allure plaisante, pour faire du vol réaliste et tranquille. La mise en route du moteur se fait grâce à un système de démarreur intégré, ce qui facilite grandement la tâche de son propriétaire.

L'appareil est sur le taxiway, prêt à se rendre en bout de piste pour une petite séance de vol maquette.



Attention les doigts !

Il ne faudrait pas que j'oublie **Thierry**, ce modéliste pluridisciplinaire, toujours en recherche de nouveautés à mettre en l'air.

C'est avec un planeur aux lignes épurées, qu'il prend la pose aujourd'hui avant de traquer la bulle.



Faut le mettre en l'air maintenant !

Pascal, quant à lui, nous a fait une démonstration de paramoteur. Une catégorie de modèle volant, assez peu fréquente sur les terrains, mais tellement originale. A utiliser par temps calme exclusivement. A noter que certains de ces modèles fabriqués par la Sté Opale sont capables de réaliser des figures acrobatiques. C'est en tout cas ce qui est énoncé par le fabricant. Il existe différents modèles disponibles sur le site dont le lien figure ci-dessous.

<https://www.opale-paramodels.com/fr/12-kits>

Pour des budgets un peu plus modestes, Hobbyking en propose également une version.
https://hobbyking.com/fr_fr/hobbykingtm-high-performance-paramotor-pnf-2250mm.html?store=fr_fr



Si la toile vous tente...

Frédéric, élève assidu des cours de pilotage en double-commande, s'est offert ce superbe **Ranger** de chez FMS que l'on peut se procurer entre-autres chez Miniplanes.

<https://www.miniplanes.fr/fms-ranger-1800mm-reflex-pnp>

Il n'a pas pris l'air ce jour-là, mais ce n'est que partie remise.



Ça va le faire.

On a vu également de l'écologie avec notre ami instructeur **Jean-Luc**, jamais avare de conseils.

La préparation des élèves se fait d'abord sur simulateur afin de parfaire la technique.



On peut dire que Vincent prends son pied !

Puis on affine sur le terrain sous l'œil vigilant du moniteur !



La concentration s'impose !

Je termine cette rubrique avec l'incroyable **Hervé**, qui possède certainement une collection pléthorique d'appareils.

C'est avec trois modèles différents et non des moindres qu'il clôture cette rubrique.

Tout d'abord, avec un **Ryan** assez imposant.



Ça c'est pour le vol maquette



Le Saito 3 cylindres

Il continue avec un **Skybolt**, histoire de se défouler les doigts !



Nerveux !

Puis termine tranquillement sa matinée avec un **Pedro** de chez Graupner.



Gratteur, le Pedro !

Ordre de mobilisation !

Le C.A.R.E.B. a besoin de volontaires. Pour le moment ils sont quatre. Il y a : Hermann, Sakado, Teddy et Günther.



Prêts à en découdre !

Tous ces pilotes sont munis d'appareils en EPP de chez Hacker. Ils attendent de vous une participation massive pour des vols de patrouille et des simulacres de combats. N'hésitez pas, rejoignez l'escadrille !

Seuls, les modèles de chez Hacker sont acceptés. Ils mesurent 840mm d'envergure et représentent des avions de la WWII ou, les mêmes modèles, décorés façon courses de Rénô. On les trouve directement sur le site Hacker, mais le prix des modèles ainsi que les frais de port sont assez élevés. Rassurez-vous, il existe d'autres sites qui les proposent à des prix très raisonnables.



Un petit florilège des modèles existants, et il y en a plein d'autres !

TU ES VOLONTAIRE, TU AS SOIF D'AVENTURE ?

C'EST BIEN !

ALORS, REJOINS-NOUS !

MAIS AVANT TOUT :

Munis-toi de ta carte bleue et va faire un tour par là !

Ça, c'est le site Hacker :

<https://hacker-model.com/shop/RC-AIRCRAFT-and-Accessories/RC-Aircraft/EPP-Aircraft-063340100.aspx?page=3>

Puis, il y a les autres

https://www.flashrc.com/1011-hacker_model.html

https://www.intermodel.fr/76_hacker-model-hacker-model?p=2&orderby=date_add&orderway=desc

Et bien d'autres encore, les moteurs de recherche sont faits pour ça.

Tu trouveras ci-dessous des infos et des vidéos sur ces modèles.

<http://www.rcxinc.fr/les-mini-warbirds-de-hacker-model/>

Si tu as le moindre doute sur la motorisation, l'installation radio, etc... N'hésite-pas, avant tout achat, prends contact avec les pilotes engagés, ils sont au bar de l'escadrille.



Un parmi tant d'autres.

Littérature.

Je sais que vous l'attendez avec impatience. Le voici, sorti tout droit de la plume de notre président.

Son tout dernier récit :

L'épreuve.

Le grand jour est arrivé. Je ne suis pas d'humeur joyeuse. J'appréhende l'examen. Depuis 48 heures je tourne et retourne la situation dans laquelle je me trouve engagé. Je me dis que j'aurai dû me porter malade en début de semaine et laissé passer du temps pour que monsieur 747 ai passé son examen avec quelqu'un d'autre. Mais je ne l'ai pas fait... Je n'ai pas beaucoup dormi cette nuit.

J'ai passé la semaine à préparer les différents éléments du vol et de la navigation. Je me suis informé du poids de mes passagers et de celui de leurs bagages pour établir, à l'aide de la fiche de pesé le contrôle du centrage de l'avion. C'est bien sûr, sur Fox, Bravo, Roméo, Fox, Uniform (F-BRFU) que je passerai l'épreuve. J'ai établi le plan de consommation de l'appareil en carburant, avec la réserve d'usage. Je me suis limité à ce je savais du parcours et de sa durée, mais, plein fait, nous aurons deux heures d'autonomie en plus. J'ai tracé au crayon rouge ma navigation sur la carte VFR au 1/500 000, j'ai relevé les caps, et j'ai porté tout cela sur ma feuille de navigation, ainsi que les fréquences utiles et le temps aux points de passages, temps qui est tous théorique, car il va être bousculé par les exercices que l'on va me demander d'exécuter. Il faudra que je recale ces temps au premier point de passage après les exercices. J'ai même établi le profil en long de mon vol, qui, petit truc du topographe que je suis, me permet de mettre en évidence les sommets et obstacles qui me barreraient la route à l'altitude de vol envisagé.

J'ai repéré et noté les aérodromes de secours, et j'emportes les cartes VAC (Visual Approach and landing Chart – cartes d'aérodromes).

Mon choix de destination c'est l'aérodrome d'Alès Cévennes. A partir de Aix les Milles : couloir de contournement de Salon école de l'air, par Aiguilles (CB), Saint Cannat (CD), Lambesc (LN), Mallemort (LM), Cavaillon (CV), ensuite, Uzès et Alès. Retour par Beaucaire, l'aérodrome de Eyguières, Sénas et retour par le couloir.

J'ai préparé le dossier météo en arrivant tout à l'heure au club. Prévisions, carte des vents.

C'était ma dernière chance d'échapper au piège. Une météo exécrable me permettait d'annuler le vol et de laisser venir. Pas de bol...

Nous allons être relativement chargé, deux poids lourds et deux poids moyens plus serviettes portes documents. Les poids lourds, ce sont les deux examinateurs. Monsieur 747 et un grand type de 110 kg. Monsieur DGAC et un type de corpulence au-dessus de la moyenne. Nicolas est le plus léger d'entre nous.

L'avion est prêt. Je me suis assuré du plein tout à l'heure, quand je l'ai tiré sur le parking...

Bon plus tôt on y ira, plus tôt ce sera fini. Je me rapproche du groupe que forme mes trois passagers qui discutent et demande à Monsieur DGAC si je peux faire la visite pré-vol ?

Il me répond par l'affirmative. Je m'empresse de m'accroupir sous l'avion pour contrôler l'absence d'eau due à la condensation dans les réservoirs et je commence le tour par le niveau d'huile moteur. Monsieur 747 n'a pas l'air de trop savoir si, il doit me suivre ou rester auprès de son futur patron. Finalement, il se décide à me rejoindre. Je me résous à lui commenter ce que je fais. Ok, très vite, je me rends compte qu'il ne connaît pas le DR 400... Et il n'a jamais mis ces fesses dedans. Il n'a même pas eu la curiosité de lire le manuel de l'appareil. Voilà le type qui est sensé me juger...

J'annonce qu'on peut s'installer. Monsieur DGAC désigne la place de chacun (hormis la mienne bien sûr). Nicolas derrière moi. Monsieur DGAC à côté de lui. Monsieur 747 à ma droite.

Je ne comprends pas. En cas de défaillance de ma part, ça risque d'être chaud. Même si c'est un très bon pilote. Il ne connaît pas les commandes de l'appareil...

Nous voilà embarqués. Je m'assure du fonctionnement de l'interphone et annonce mon choix de

navigation. Je cite la documentation préparée, je fais mine de la passer à Monsieur DGAC qui le refuse d'un geste de la main. Je la propose à Monsieur 747 qui s'empresse de s'en saisir et de laisser échapper une partie des feuillets au fond du cockpit. C'est nerveux, mais j'ai envie de rire... Monsieur DGAC demande ce qui se passe, Monsieur 747 explique, s'excuse. Nous sortons tous les deux de l'avion. Sur mon siège, je reconstitue les dossiers avec les pages que ramasse Monsieur 747.

De nouveau aux commandes, je commence la Check list intérieur. La corpulence de mon voisin gêne les mouvements de mon bras droit. Il s'en rend compte et essaye de se faire tout petit. Mais peine perdue.

L'incident a calmé mon appréhension et l'amertume engendrée par ma situation. Je me laisse aller au plaisir de piloter, j'énonce à voix haute la Check list. Je prends contact avec la tour :

-Tour d'Aix les Milles bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 au parking pour un vol de PPL à destination de Alès, quatre personnes à bord, prêt à rouler pour le point A.

- Fox-Bravo Roméo Fox Uniform bonjour, vent de secteur Nord 320° pour 10 kt, QNH 13,1 hpa. Vous êtes autorisé à rouler pour le point A. Bonne chance, Tour d'Aix les Milles.

Les contrôleurs sont des types sympas pour lesquels j'ai beaucoup de respect. Celui-là n'a pas manqué de me souhaiter bonne chance.

Conditions météo : CAVOK, avec un petit vent de secteur nord. Il sera plus fort en vallée du Rhône, j'en ai tenu compte (dérive), dans mes caps, grâce à la carte météorologique des vents.

Après les essais moteur, la tour me donne la clairance pour la piste que je remonte jusqu'à la raquette sud. Sécurité, sécurité. Monsieur DGAC va me juger là-dessus aussi je le sais.

Fox Uniform avale beaucoup de piste avant de décoller. C'est la première fois que je vole aussi lourd, mais le centrage de l'avion est dans la plage de sécurité.

Je vole vers « novembre » point de sortie de la CTR d'Aix les Milles et point d'entrée du couloir de contournement de Salon. Je fais ma sortie radio avec Aix et appelle Salon approche.

-Salon approche bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 à la verticale de « novembre » altitude 1000 ft, pour un vol à destination de Alès. Quatre personnes à bord, pour transiter par l'itinéraire de contournement.

- Fox-Bravo Roméo Fox Uniform bonjour, vous êtes autorisé à commencer le transit, Salon Approche.

Je mets le cap sur Aiguille. Je regarde le tableau de bord, vérifie qu'il n'y a pas de voyant allumé, que les données sont correctes. Les points de passages se succèdent, je surveille l'extérieur. C'est l'endroit rêvé pour se retrouver nez à nez avec quelqu'un venant en sens inverse. Je me tiens soigneusement à droite de l'itinéraire en prenant bien soin de ne pas survoler les agglomérations.

Je n'ai pas entendu un seul commentaire depuis que nous avons quitté le parking.

Voilà Lambesc.

- Fox Uniform, un DR 400, altitude 1000 ft, à 5 minutes dans l'autre sens. Salon Approche.

- Reçu, Fox Uniform.

Tension dans l'habitacle soudain. Tout le monde a entendu l'annonce. Tout le monde a les yeux braqués sur l'avant... Là ! je vois le DR 400 défiler sur notre gauche. C'est rapide, presque furtif.

- Croisement effectué, Fox Uniform.

Nous avons dépassé Mallemort et volons en direction de Cavaillon. Nous survolons la Durance. De part et d'autre de la rivière, ce sont des champs, plutôt petits, entourés de haies de cyprès.

-Atterrissage d'urgence ! Atterrissage d'urgence !

C'est Monsieur DGAC.

-Ralenti ! Moteur au ralenti !

Je m'exécute, je rends la main pour conserver 140 kms/heure, je regarde à droite, je regarde à gauche, où y a-t-il un champ pour simuler l'atterrissage ? La route ? Impossible elle est étroite, bordée de murets de pierres sèches. Il y a des poteaux et des lignes. Et ces P... de champs sont trop courts ! Vite ! il faut que je trouve vite ! L'avion descend. Dans peu de minutes, nous serons virtuellement morts. Car Monsieur DGAC va me dire de remettre les gaz et me dire que nous sommes morts.

Là ! Sur la gauche, un champ qui me semble plus grand, mais des cyprès. Dedans, des platanes sur la droite. Le sol est dégagé pas de fossé me semble-t-il, ni de clôture, ni de lignes. Comme nous avons dépassé le terrain, j'amorce une prise de terrain en U, par un virage aussi à plat que je le peux, pour ne pas perdre trop d'altitude. Du palonnier à gauche... Mes passagers commencent à s'agiter... Monsieur DGAC :

-Qu'est-ce que vous faites ?

La haie de cyprès est là ! Fox Uniform la saute et s'enfonce dans le trou ! Nous sommes à hauteur des ramures des platanes. Je mets les gaz à fond et je tire sur la profondeur... Ils sont tous tétanisés par la

peur... Monsieur 747 à qui je jette un coup d'œil est agrippé à son siège. Je n'ose imaginer comment sont les autres. Monsieur DGAC probablement furieux. Je me rends compte que je viens d'échouer à mon PPL. C'est Nicolas qui réagit le premier dans un souffle : « Luc ! ». Fox Uniform reprend de l'altitude et son cap initial. Personne ne dit rien. Moi non plus. Je quitte Salon approche pour passer avec la CTR d'Avignon Caumont. Comme si de rien n'était...

Enfin, Monsieur 747 demande : « Est-ce bien la peine ? », Monsieur DGAC répond : « ont poursuis ! ». Suis-je en sursis ?

Voilà Cavaillon. Je mets le cap sur Uzès et je grimpe à 2000 ft. Vingt minutes pour Uzès, plus quinze pour Alès. A partir d'ici on longe la face nord des Alpilles. Entre elles et la Durance, quantité de champs où on pouvait faire tous les atterrissages d'urgences du monde. Je ne comprends pas... Je n'ai jamais eu l'intention de me poser dans ce champ, plutôt que le « qu'est-ce que vous faites ! » j'attendais plutôt « remettez les gaz ! ». Je ne comprends pas aussi, pourquoi Monsieur DGAC ne m'a pas ordonné de retourner aux Milles si, il considère que j'ai échoué ?

A trois minutes de la jonction de la Durance avec le Rhône je change la fréquence de la CTR d'Avignon Caumont pour celle de la TMA de Provence :

-TMA de Provence bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Aix les Milles, quatre personnes à bord, pour un vol à destination de Alès Cévennes. Altitude 2000 ft.

- Fox-Bravo Roméo Fox Uniform bonjour, vous êtes autorisé à transiter à 2000 ft.

-TMA de Provence, nous sommes en PPL, susceptible d'exercices et de déroutements. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform.

C'est Monsieur DGAC qui vient de se manifester.

- Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, exercices de PPL, TMA de Provence.

Passé le Rhône, voilà les contreforts des Cévennes. Je connais assez bien toute cette région pour m'y être pas mal baladé en camping-car à contre-courant des flux de touristes.

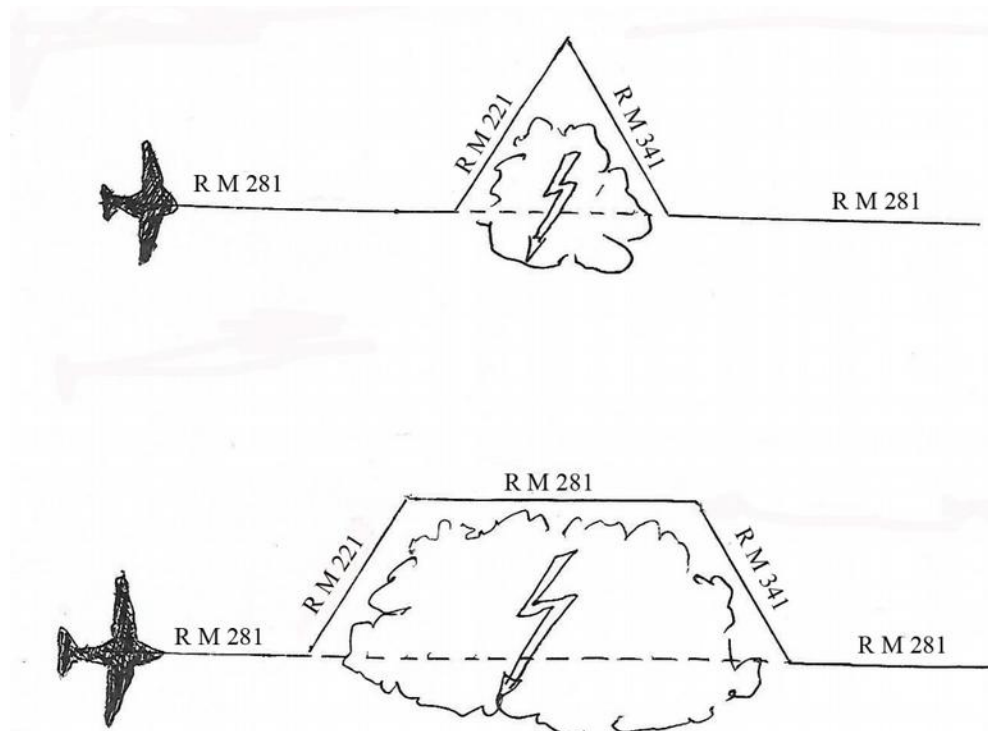
-Il y a un orage devant vous. Qu'est-ce que vous faites ?

-Je me déroute Monsieur, je le contourne.

-Exécutez et commentez.

-Je vole au RM 281 (Route Magnétique 281). Je vais noter l'heure et virer à gauche au RM 221.

(281-60) jusqu'à observer que la route sur le RM 281 se dégage suffisamment pour revenir sur ma route initiale, ou que je peux reprendre la RM 281, avec retour sur la route Initiale ultérieurement.



Le temps de vol de RM 221 est égal au temps de vol de RM 341

J'incline l'avion à gauche, regarde sur mes arrières et vire au cap de déroutement en notant l'heure. Je vole 10 minutes, incline l'appareil à droite, explore mes arrières du regard et vire au RM 341 (281+60). Je vais voler sur ce cap dix minutes pour revenir sur ma route initiale.

Au bout des dix minutes, nouveau virage à gauche au RM 281, avec les précautions d'usages.

Le silence s'installe à nouveau dans l'avion...

Il est temps de quitter la TMA de Provence au profit de l'aérodrome de Alès. Il est en auto-information.

Dès que je suis sur la fréquence, je me rends compte qu'il y a du monde à Alès... Il y a déjà un Tracker de la Sécurité Civile... Un PA 28... Un DR 400... Non, deux. Avec nous ça fera trois. Le tour de piste se fait par l'Ouest du terrain, qui est quasiment sur un éperon rocheux. Il y a beaucoup de petites agglomérations autour et un château d'eau au sud, qui se trouve plus haut que l'entrée de piste. Il faut faire une baïonnette à l'atterrissage ou au décollage. La piste elle-même a une dénivelée de 50 ft dans le sens Sud Nord. Ce qui veut dire que je devrais freiner pour m'arrêter si nous nous posons.

Monsieur DGAC me dit : « *Un touché seulement* ». Je réponds : « *Un touché seulement* ».

Maintenant, il va falloir s'insérer dans le circuit. Je m'annonce :

-Alès Cévennes bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Aix les Milles, quatre personnes à bord, à trois minutes de la verticale de vos installations, pour intégration dans le circuit et un touché.

C'est une véritable ruche... Je vois le Tracker se poser. Dans l'interphone j'annonce :

-Ils sont trop nombreux dans le circuit, je vais cercler dans l'attente de pouvoir l'intégrer.

-C'est vous le commandant de bord, me répond Monsieur DGAC.

-Alès Cévennes, je me mets en attente à deux minutes dans l'Est de l'Aérodrome, Fox-Bravo Roméo Fox Uniform.

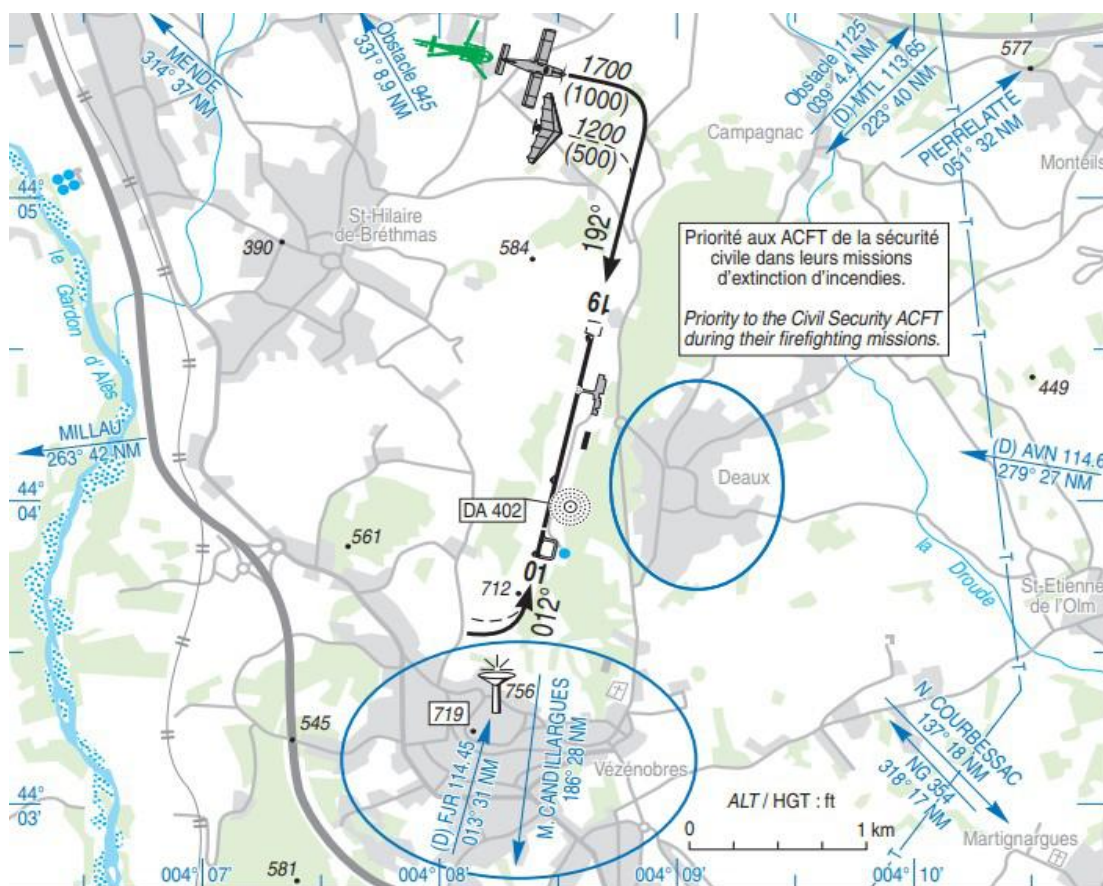
Je m'assure de ne pas être au-dessus d'un groupe d'habitations et commence à cercler dans le sens des aiguilles d'une montre en surveillant le Trafic.

-Alès Cévennes, piste dégagé Tracker Sécurité Civile.

Le PA 28 s'annonce pour un complet et l'un des DR 400 dit quitter la zone et la fréquence pour Candillargues. Il ne reste plus qu'un DR 400 devant nous. Il s'annonce d'ailleurs comme le numéro 2, le numéro 1 étant le PA 28.

Le Piper s'annonce en base et le DR 400 s'annonce verticale des installations pour un touché. J'annonce les avoirs en visuel. Je gagnerai la verticale quand le DR sera en fin de vent arrière.

Le Piper annonce piste dégagée.



Alès-Cévennes

-Alès Cévennes, Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 pour la verticale de vos installations. Intégration dans le circuit et un touché.

Le DR s'annonce en base. Je me dirige vers le début de branche vent arrière. Je m'y annonce et pendant que je la commence, je prépare ma machine. Mélange plein riche, réchauffe carburateur, réglé, pompe électrique ON, volets un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h.

Le DR s'annonce en finale. Je le vois à 11 heures faire la baïonnette. Le château d'eau est impressionnant.

Je m'annonce en base. Main droite sur la tirette des gaz, prêt à en redonner. Les pieds bien calés sur les palonniers. Le château d'eau et juste en face de moi, et nous nous en rapprochons très vite. Je bascule Fox Uniform sur la gauche, pas trop, avec du palonnier à gauche. Le château d'eau défile sur notre droite. Monsieur 747 est encore agrippé à son siège. Je bascule Fox Uniform sur la droite, pas trop, avec du palonnier à droite et de nouveau à gauche, et puis, je rétabli. Encore un peu de palonnier à gauche pour me placer dans l'axe de la piste. Vitesse 110 km/h, volet 2 crans, hop ! La tendance à piquer du nez quand on sort les volets. La piste est dégagée, le DR 400 qui nous précède est en l'air, il amorce un virage sur la droite... je suis à la bonne hauteur, je tire doucement sur le manche pour arrondir, le train principal touche et la roulette avant à la suite. J'ai oublié de m'annoncer en finale. Tant pis. Je rentre un cran de volets, coupe-le réchauffe carburateur et je remets plein gaz. Je me régale... Même si j'ai encore à l'esprit l'histoire de l'atterrissage d'urgence. Fox Uniform est déjà à 100 kms/heure. Rotation... 600 ft au-dessus de la piste je rentre les volets, arrête la pompe électrique et observe attentivement le tableau de bord. Pas de voyant, toutes les aiguilles des cadrans sont sur normal. Virage à droite en m'assurant qu'il n'y a aucun obstacle en dessous et en arrière de l'appareil. Direction Beaucaire. J'annonce sur la fréquence de l'aérodrome que je quitte la zone et la fréquence. Sur cette RM, dans cinq minutes, j'ai la TMA de Montpellier et huit minutes après, la CTR de Garons que je vais longer jusqu'à Beaucaire, ensuite se sera à nouveau la TMA de Provence. J'appelle celle de Montpellier :

-TMA de Montpellier bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Alès Cévennes à destination de Eyguières, quatre personnes à bord, pour un transit par votre zone.

-Fox Uniforme bonjour, vous êtes autorisé à transiter. TMA de Montpellier.

A droite, la vallée du Gardon. Devant, à 13 heures on entrevoit Nîmes. Nous sommes à trois minutes de la CTR de Garons. Je quitte la TMA de Montpellier pour l'appeler. Nous avons l'autorisation de transiter. Sur notre droite, Nîmes se précise. Et devant, le Rhône et l'agglomération de Beaucaire. Après, Il faudra enjamber les contreforts ouest des Alpilles pour nous diriger sur Eyguières. A Beaucaire, je repasse avec la TMA de Provence. Dans l'appareil, c'est plutôt le silence sauf une ou autre remarque sur des particularités du paysage. Le cœur n'y est plus. Il me tarde maintenant qu'on rentre... vingt minutes pour Eyguières. Au bout de dix minutes je quitte la TMA de Provence pour entrer en contact avec la CTR de Salon.

Eyguières est en auto-information.

-Vous me faites une Prise de Terrain par Encadrement sur la 33 en arrivant à Eyguières.

-Reçu !

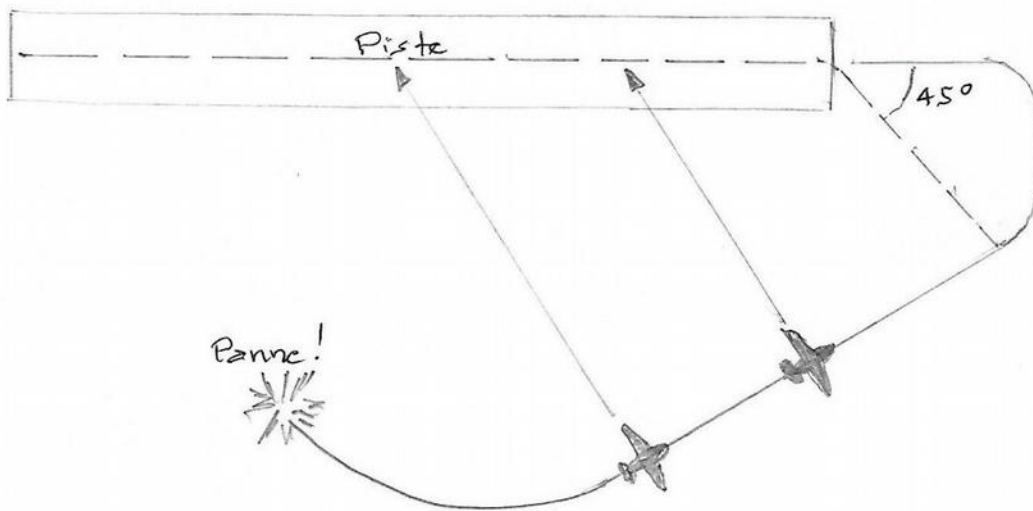
Je remercie la CTR et appelle l'aérodrome :

-Salon Eyguières bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Alès Cévennes, quatre personnes à bord, à trois minutes de la verticale de vos installations, pour une prise de terrain par encadrement sur la 33.

Silence. Il semble qu'il n'y ait pas de Traffic.

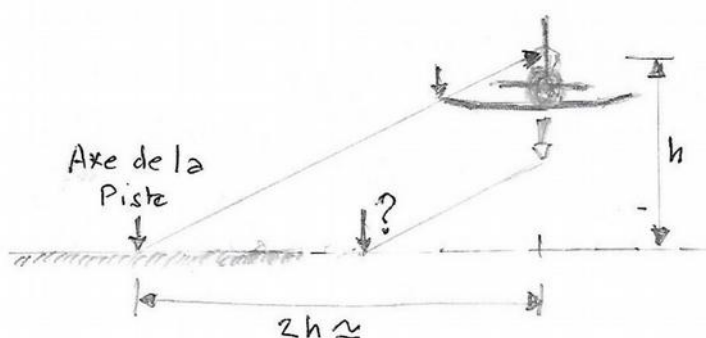
Je suis descendu à 1000 ft. Le tour de piste est à 900 ft QNH (niveau de la mer) soit 700 ft sol. L'altimètre de Fox Uniform est réglé au QNH. Je me trouve donc à une bonne altitude pour effectuer ma prise de terrain. Je mets le moteur au ralenti.

-Salon Eyguières je commence la prise de terrain par encadrement, Fox Uniform.



La prise de terrain par encadrement (PTE), suite à une panne.

Je vire vers le sud en rendant la main pour maintenir 140 kms/heure tout en me rapprochant de la piste. Au palonnier, en maintenant l'avion bien à plat, je cherche et place, visuellement, le bout de l'aile gauche en coïncidence avec l'axe de la piste. Je suis ainsi à une distance de la piste, double de la hauteur de l'avion au-dessus du sol. Toujours au palonnier, appareil à plat, je maintiens le bout de l'aile sur l'axe de la piste. Comme Fox Uniform descend, je suis obligé de me rapprocher de la piste, en fait, de converger avec elle.



Le DR 400 descend, je sors les volets... Mes yeux sautent du bout de l'aile, au début de la piste, à l'espace aérien devant nous, et retour en sens inverse... Quand je verrai ce début de piste suivant un angle de 45° par rapport à son axe, il sera temps de virer pour être sur une trajectoire qui lui sera perpendiculaire. De la branche vent arrière, je serai en base.

45° , j'y suis. Je vire... Cette fois je m'aide des ailerons... Je vois sur ma gauche l'axe de la piste se rapprocher... Maintenant ! A nouveau, virage à gauche, je suis en finale, je remets Fox Uniform à plat, 110 kms/heure... Fox Uniform passe au-dessus du seuil de piste... J'arrondis doucement... Fox Uniform touche ! Je ne me suis pas posé sur la bande enrobée qui, je pense, est réservée. Tout de suite c'est le tintamarre des galets de la Crau dans les capotages de roue.

A travers le bruit, j'entends Nicolas dire « *bravo Luc !* » J'entends aussi Monsieur DGAC qui crie « *On redécolle ! On redécolle !* ». Le bravo de Nicolas, me remplit de joie.

Je rentre un cran de volet, je passe la pompe électrique sur ON et je mets les gaz. Je suis à la torture. J'ai horreur de ce crépitement de cailloux... Il cesse enfin. Je coupe la pompe, et je rentre les volets. P..., je me sens fatigué..., Il me semble qu'il y a une éternité que nous volons.

-Demandez la clairance pour le contournement de Salon.

-Salon Eyguières, je quitte la zone et la fréquence, au revoir, merci, Fox Uniform.

-Salon approche bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Salon Eyguières, altitude 1000 ft, pour un vol à destination de Aix les Milles, quatre personnes à bord, pour transiter par l'itinéraire de contournement.

-Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, vous êtes autorisé à intégrer l'itinéraire de contournement à Sénas, Salon approche.

Sept minutes pour Sénas. Ensuite, Mallemort, Lambesc, Saint Cannat, Aiguilles...

-A Lambesc, déroutement sur Vinon.

M... !

-A Lambesc, déroutement sur Vinon.

Je répète l'instruction avec amertume. Je me voyais déjà aux Milles...

Je n'ai pas prévu de cap pour Vinon, surtout depuis Lambesc. Je saisi la carte VFR que j'ai coincé avec ma fesse droite le temps de consulter ma feuille de navigation, je remonte mon genou droit, je la déplie et la pose sur le porte-cartes. Je dégage la règle Cras, la positionne sur un trait de longitude et la fait glisser pour souligner Lambesc et Vinon : RM 68°.

Je reporte mon attention devant nous, puis je fais le tour du tableau de bord. Pas de voyants, tout est normal.

-Salon approches, je quitte la zone et la fréquence, pour passer avec la TMA de Provence. Au revoir, merci, Fox Uniform.

-TMA de Provence bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Salon Eyguières, altitude 1000 ft, à deux minutes de Lambesc, pour un vol à destination de Vinon.

-Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, Il n'y a pas d'activité de voltige devant dans les zones R101, R71D, et R71E, TMA de Provence.

-Wilco, Fox Uniform.

Je suis fatigué... Je tiens le coup parce que, si je demande à rentrer, mon nom sera porté sur la liste rouge, et je ne pourrais plus jamais me présenter au PPL. Déjà qu'il est compromis...

Lambesc, du palonnier à gauche, pour afficher 68° au compas. A ma gauche, à 10 heures, au-delà de la Durance bien cachée dans la végétation : Pertuis.

-Un complet à Vinon.

Je répète :

-Un complet à Vinon.

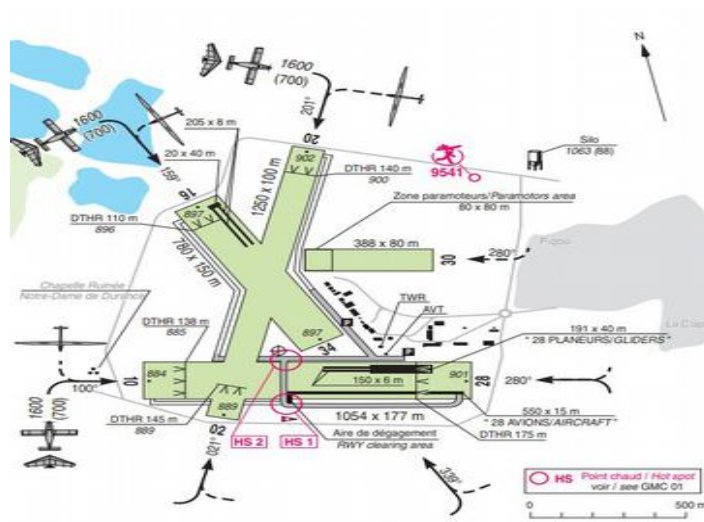
Plutôt que de me faufiler entre les collines qui bordent la Durance à Mirabeau, je décide de prendre un peu d'altitude et de passer par-dessus la colline nord, à proximité du village de Mirabeau. Je déboucherais sur Vinon sans risque d'écorner la zone interdite de Cadarache.

Sur la colline, à l'ouest de Mirabeau, un énorme domaine de chasse privé et huppé.

Je quitte La TMA de Provence, et contacte Vinon qui est en auto-information.

Heureusement, que j'avais la carte VAC. J'ai l'habitude de prendre toujours large. La plupart du temps inutilement, mais pas cette fois... Je choisis la piste 02 parce que c'est la plus longue, 1250 mètres. Le problème des pistes de Vinon, c'est qu'elles ne sont pas revêtues. Donc moins roulantes.

-Vinon bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Eyguières, quatre personnes à bord, à trois minutes de vos installations, pour un complet sur la 02. Pour me poser sur la 02, il me faut serrer la lisière des bois qui recouvre le Verdon sans passer à droite de cette lisière sous peine d'empiéter sur la zone interdite. Il y a un membre de Provence Aviation dont la licence est menacée par suite de cette erreur.



Vinon

-Vinson, Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, 1600 ft à la verticale de vos installations. Je me reporte en début de vent arrière pour la 02.

Je fais un virage complet sur la gauche pour rejoindre le début de la branche vent arrière.

-Vinson bonjour, Fox-..... Un Cessna 170 en provenance de Château Arnoux, à cinq minutes de vos installations pour un touché.

Il y a du monde. J'écarquille les yeux pour le situer. Je ne le vois pas. D'autant que je lui tourne le dos. Il va faire d'autres annonces.

-Vinson, Fox Uniform, en début de vent arrière pour la 02.

Maintenant, il nous arrive par le travers gauche. Oui je le vois.

-Fox Uniform, Je vous ai en visuel, Fox-.....

-Fox-..... Je vous ai également en visuel, Fox Uniform.

Vite, je prépare le DR 400. Je sors les volets. 1700 tours, 130 kms/heure réchauffe carburateur, pompe électrique...

-Vinson, Fox-..... à la verticale de vos installations, Je me reporte en début de vent arrière pour la 02.

-Vinson, Fox Uniform, en base pour la 02.

Il n'y a pas beaucoup d'espace entre la lisière du bois et le début de la 02. Il faut faire un virage serré, avec une forte inclinaison, toujours difficile, même quand on n'est guère chargé. Là, je sens que Fox Uniform manque de vitesse je redonne des gaz, et en sortie de virage je stabilise l'appareil bien à plat et pousse un peu le manche. Je passe le seuil de la piste, j'arrondis et je touche. Immédiatement, vibrations, chocs, la musique que je n'aime pas.

Nous roulons sur la lancée. Sur la gauche un taxiway de dégagement. Je m'y engage, et annonce :

-Vinson, Fox Uniform, piste dégagée.

Je remonte la piste afin de me positionner au début pour le décollage.

-Vinson, Fox-....., en début de vent arrière.

J'arrive en début de piste, je tourne à gauche pour positionner le DR 400 face à elle, sans m'y engager, et je fais la check list des commandes avant décollage. Moteur 1200 tours, un cran de volet, réchauffe carburateur froid, pompe électrique ON. Pas de voyant.

Quelques secondes s'écoulent...

-Vinson, Fox-..... en finale.

A nouveau quelques secondes, et je vois le Cessna défiler devant nous. J'attends l'annonce de la piste dégagée qui ne tarde pas.

-Vinson, Fox-..... piste dégagée.

A ce moment j'entends Monsieur DGAC me dire :

-J'aurai aimé vous entendre dire : « Fox Uniform au point d'arrêt, je maintiens ».

Et il commente : les annonces des intentions, des mouvements aux sols... et Monsieur 747 approuve. Je pense... Ok, ok je n'ai pas dit que je maintenais, mais je l'ai fait... M... !

Je me fais humble d'autant qu'au fond de moi, je sais que Monsieur DGAC a raison. J'approuve de la tête. Finalement il me dit de décoller.

-Vinson, Fox Uniform en 02, je m'aligne et je décolle.

Je m'engage sur la piste, m'assure que la finale est déserte, m'aligne et mets les gaz.

Fox Uniform prend de la vitesse, il roule, il roule, mais il a de la peine à accrocher les 100kms/heure. J'ai déjà avalé les deux tiers de la piste. C'est cette P... de piste en terre et herbe, nous sommes trop chargés pour ce type de revêtement.

Au moment où je vais couper les gaz, cesse le bruit des roues. Fox Uniform a pris l'air. Je sens une grosse lassitude me tomber sur les épaules. Si j'avais coupé, on aurait fait une magnifique sortie de piste. Avec quelles conséquences ?

Monsieur 747 doit être vert. C'est la troisième fois que je lui f... la trouille, ou peut-être la quatrième. Mais ce n'est pas le seul à avoir eu peur. Moi aussi ! A Eyguières, même si la piste est aussi, peu roulante, nous avions beaucoup de vitesse résiduelle, sur la lancée du touché.

-Vous auriez dû interrompre le décollage ! On a failli rentrer dans le décor ! Vous vous rendez compte de ce que vous avez fait ?

Je m'occupe de Fox Uniform. Nous allons déboucher au-dessus de la colline en direction des Milles. Ici, je suis venu suffisamment de fois pour en connaître la RM. J'ai rentré les volets et coupé la pompe électrique. J'inspecte mon tableau de bord, ça me donne une contenance pour écouter les invectives de Monsieur DGAC. Je ne peux pas voir Nicolas, mais il doit être dans ces petits souliers, je suis navré de l'avoir entraîné dans cette galère. Sorti du survol de la colline je suis redescendu à 2000 ft. A ma gauche

à 9 heures, Meyrargues. A ma droite à 2 heures, Pertuis.

-Vous me faites un 360 à forte inclinaison !

A non ! Pitié ! Il se venge ? Il veut ma peau ?

C'est un exercice qui permet, je le sais de juger de l'habilité d'un pilote. En effet, il s'agit de faire un virage à 60° d'inclinaison, en maintenant une altitude constante. Parcourir 360°, à 60° d'inclinaison, c'est long... C'est une manœuvre qui peut servir pour un évitement, par exemple.

Je tords le cou pour inspecter l'espace aérien autour de nous. Ma main gauche tient fermement le manche à balai et la droite la tirette des gaz. Je mets le sommet du capot moteur sur l'horizon, Je donne de la puissance et je bascule l'appareil sur la gauche. Dans le même temps je tire sur la profondeur en réglant la puissance pour maintenir, non plus le sommet, mais l'axe du capot sur l'horizon. Nous ressentons les effets de la force centrifuge... Je ne suis pas à 60°... Je donne encore du manche à gauche. Je n'ai que d'yeux pour l'axe du capot et l'horizon... et je pousse la tirette des gaz et je tire sur la profondeur... M... ! Les collines de Meyrargues ! Elles me cachent l'horizon. Et j'en ai aussi à l'Est et au Nord Est, celles de la chasse... Faire comme si... ! Fox Uniform vire... ! Je jette un coup d'œil sur l'altimètre, mais il ne me permet pas de dire si je descends... ou si je monte... Que c'est long !... Je me rends compte que c'est Pertuis qui passe devant moi. Je regarde le compas. C'est bientôt fini... Voilà de nouveau l'horizon ! Il se trouve toujours à proximité de l'axe du capot ! Ne pas rater ma sortie... Le risque là, c'est de ne pas relâcher ma traction sur le manche, et même de ne pas pousser assez, ce qui se traduira par une sortie de virage en montant. Revenir au repère assiette zéro...

Je ramène Fox Uniform à plat en poussant sur la profondeur et de la main gauche je réduis progressivement les gaz... Sortie propre du virage... Un sentiment de satisfaction m'envahit. Je ne suis qu'à quelques minutes des Milles. Je vais attendre de n'être plus qu'à trois minutes de Tango pour les appeler... Est-ce que Monsieur DGAC va me faire faire des exercices à l'arrivée ? J'en ai marre ! Je n'en peux plus ! J'ai donné quelques coups de palonnier pour rectifier ma route vers le carrefour routier Tango. Le silence s'est de nouveau installé dans le cockpit.

-Tour d'Aix les Milles re-bonjour. Fox-Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Vinon, quatre personnes à bord, à trois minutes de Tango, pour un complet.

-Fox-Bravo Roméo Fox Uniform re-bonjour, Vous êtes numéro un, la piste en service est la 32. Vent de secteur nord 320° pour 15 Kt, QNH 12,8 Hpa.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform numéro un pour la 32.

Mon altimètre est bien calé. Je vois l'aérodrome devant moi. J'amorce la descente à 1500 ft. Arrivé sur le centre commercial des Milles, je vire à gauche au 140°. Aller... Préparation de la machine, mélange plein riche, réchauffage carburateur réglé, pompe électrique ON, volets un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h.

A ma droite, la prison de Luynes que je dépasse. Jusque à l'avoir dans mes 4 heures, pour ne pas la survoler. Là inspection de ma droite et premier virage en base.

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

Approche et piste libre. Je suis descendu à 1100 ft. Nouvelle inspection autour de la machine et dernier virage à droite. Doucement, je tire sur la commande des gaz pour ralentir encore.

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

Vitesse 110 km/h, volets 2 crans, de la main droite je sors les volets, hop ! je maîtrise le piquer du nez et remets la main droite sur la tirette des gaz, prêt à en redonner. Je vise le début de la piste. Les pieds toujours bien calés sur les palonniers. J'enjambe le D9 et saute la clôture, passe la raquette en début de piste, je tire doucement sur le manche pour arrondir, le train principal touche sur le peigne... Fox Uniform roule, roule. Je donne un peu de moteur pour tourner à droite vers les parkings Sierra.

-Tour d'Aix les Milles, piste dégagée, Fox Uniform.

Je me dirige vers la pompe à essence et m'y arrête.

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

-Au revoir Fox Uniform, Tour d'Aix les Milles.

Je serre le frein de parc et je mets la radio sur OFF. Je reste un moment abruti par la fatigue, les émotions et le bruit du moteur... Je mets la pompe électrique, les feux de navigation, le transpondeur et le VOR sur OFF. Puis, je mets le régime moteur sur 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, Alternateur, et Batterie OFF, Volets pleins sortis, enfin, hora-mètre noté.

Monsieur 747 a déjà ouvert le cockpit de son côté. J'en fait autant, et je m'extrais de mon siège. Monsieur 747 aide Monsieur DGAC à sortir de l'avion. Moi j'aide Nicolas. En sortant, il me donne deux

tapes sur l'épaule. Je dépose mes documents et les papiers de Fox Uniform sur l'aile, récupère la carte de paiement et vais me saisir de la pince antistatique que je fixe sur le pot d'échappement. Nicolas et les deux Messieurs se sont rassemblés un peu à l'écart et discutent. Monsieur DGAC secoue la tête en parlant, Nicolas écoute et Monsieur 747 me jette des coups d'œil mauvais. Je ne veux pas avoir l'air de les espionner, aussi, je vais chercher le pistolet à essence et j'entreprends de remplir les réservoirs...

Je raccroche le pistolet, enlève la pince. Monsieur DGAC se dirige vers moi accompagné de Nicolas, Monsieur 747 reste en arrière. Même si je sais que c'est foutu, je ne peux pas m'empêcher d'avoir de l'espoir.

-Monsieur Marilier, par deux fois, vous avez failli nous envoyer dans le décor. Vous comprendrez que dans ses conditions, je ne peux pas vous donner le PPL ?

Je sens couler dans ma poitrine un flot d'amertume et de déception. Si, il ne m'avait pas fait faire un atterrissage d'urgence là où il était impossible de le réussir et si nous n'avions pas été si chargé, ils n'auraient pas eu peur.

Je mets ses propos dans la poche et le mouchoir par-dessus. Je hoche la tête en guise d'assentiment en écoutant la suite.

-Toutefois, je vous donne la navigation et le pilotage. A l'exception de l'atterrissage d'urgence et du décollage de Vinon, vous avez réussi tous les exercices.

Je me suis entendu avec votre moniteur. Je vous donne trois mois pour réviser les procédures d'urgences et les limitations d'utilisations. A l'issue de ces trois mois, nous nous reverrons. Nous avons pris date Monsieur (Nicolas) et moi, pour le dernier vendredi de Juin. J'ai un examen ce jour-là, nous nous reverrons après si vous le voulez bien ?

Je lui donne mon accord, il me tend la main, serre celle de Nicolas et s'en va, d'un pas pressé, sa serviette sous le bras. Monsieur 747 le rejoint. Il n'a pas daigné nous dire aurevoir.

J'interroge Nicolas :

-Pourquoi m'a-t-il fait faire un atterrissage d'urgence là où c'était impossible ?

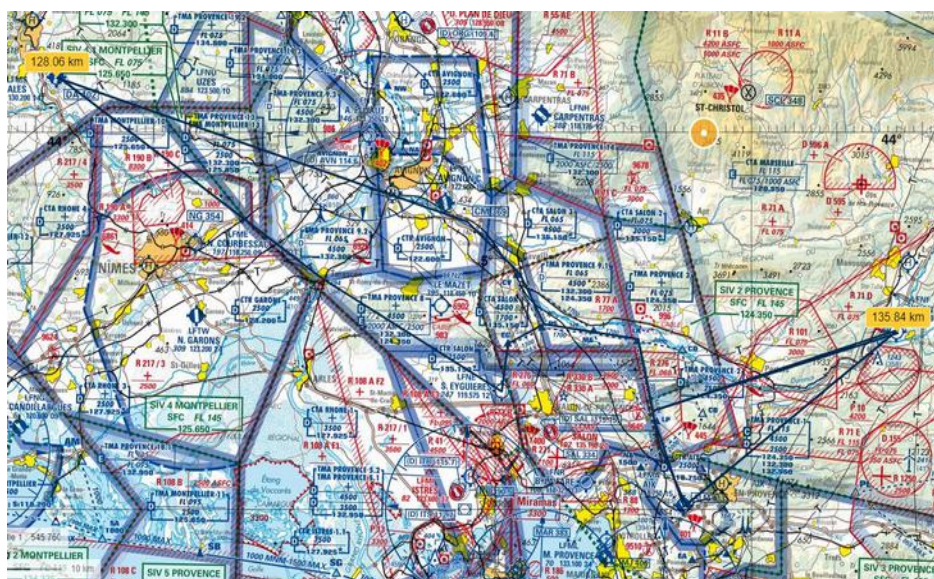
- Il m'a dit avoir voulu te déstabiliser pour voir tes réactions. Il pensait que tu ferais l'exercice 150 ft au-dessus du sol, sans trop t'en approcher. Mais il m'a avoué qu'il considérait l'exercice comme réussi. Bien qu'il t'ait dit le contraire. Il m'a dit qu'il regrettait de t'avoir imposé Monsieur 747, et qu'il était conscient que l'incident de Vinon était dû à la surcharge compte tenu du revêtement de la piste.

Ce que Nicolas me dit me mets un peu de baume sur le cœur. Je comprends, maintenant, pourquoi il m'a fait poursuivre les exercices.

-Bon, on va revoir un peu les limitations d'utilisation des appareils, nous retournerons sur le plateau de Valensole pour y faire sur les exercices. C'est 13 heures tu viens manger ?

-Non ! Je suis crevé et tout ça m'a coupé l'appétit. Tu m'excuseras si je t'abandonne.

J'ai mis quelques jours à me remettre, partagé entre colère et amertume. Et puis, j'ai repris les cours théoriques et pratiques sur les limitations d'utilisations des monomoteurs et, j'ai retrouvé le plaisir de piloter sans arrières pensées.



Epilogue

Les trois mois de préparation au nouvel examen se sont écoulés sans que nous n'ayons revu l'ombre de Monsieur 747. Nous pensons que lui aussi a échoué à son examen. Aujourd'hui, Nicolas et moi sommes devant le hangar de Provence Aviation dans l'expectative, car Monsieur DGAC n'a donné aucune instruction à Nicolas en début de semaine au téléphone. Cet après-midi, il est en examen PPL sur un Cessna de Marseille Provence. Le voilà qui se pose.

L'appareil se dirige vers la pompe à essence. Elève, instructeur et examinateur débarque du Cessna, souriants. Une petite pointe de jalousie me pique la poitrine. Examineur et instructeur discute pendant que l'élève fait le plein. Monsieur DGAC ouvre sa serviette et sort le feuillet vert tant convoité et entreprend de le remplir. L'instructeur appelle l'élève et je vois Monsieur DGAC lui remettre le document qui va lui permettre de retirer sa licence à Marignane.

Je tourne le dos à la scène, et je contemple l'aérodrome...

Nicolas me donne un coup de coude. Je fais à nouveau demi-tour et me trouve presque nez à nez avec Monsieur DGAC. Il est souriant, il serre la main de Nicolas et fait un quart de tour pour serrer la mienne. Toujours souriant...

-Monsieur (Nicolas) m'a dit lundi au téléphone que vous avez beaucoup travaillé depuis le malheureux examen du mois de mars.

Il me tourne le couteau dans la plaie... Je m'efforce de sourire, mais le cœur n'y est pas.

-Je dois avouer Monsieur Marilier que je vous ai trouvé à l'époque un peu trop sûr de votre pilotage, qui dans l'ensemble est bon, c'est vrai ! Mais qui vous pousse à faire des imprudences. Nicolas me dit que vous vous êtes amendé...

Je fais oui de la tête. Il ouvre sa serviette, fouille dedans et sort... Le feuillet vert ! Je vois mon nom écrit dessus. Il me le tend...

-Je fais confiance à Monsieur (Nicolas)...

J'ai la gorge serrée, et je sens que des larmes vont me monter aux yeux. Je saisi le feuillet et le remercie du bout des lèvres. Je ne peux pas faire mieux...

-Je compte sur vous pour piloter avec prudence Monsieur Marilier !

Je fais oui de la tête pendant que nous nous serons la main. Nicolas est tout sourire. Ils se serrent la main aussi et Monsieur DGAC et sa petite serviette nous quitte à pas pressés.

Nicolas me tend les bras, et m'étreint en me donnant des tapes dans le dos. J'ai toujours le feuillet à la main.

-Il ne nous a pas donné des nouvelles de Monsieur 747 ?

-Il faut dire que nous ne lui en avons pas demandé !

Et nous rions tous les deux.

Luc Marilier, Marseille les 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 mars

2021

Encore une belle aventure, joliment racontée, on attend les prochaines... !

C'était comment avant ?

Eh bien, c'était comme ça !

Dernier chapitre (certainement provisoire) des archives de Serge. Quelques images du championnat de France maquettes de 1992 à Luxeuil.



Carré d'as : Michel, Pierre, Serge, Claude.



L'as de cœur !

1	ROUSSEAU. E	1572.	1036.	1040.	2612	2
2	MAGNERON. J	1188.	573.	0.	1761.	16
3	GABRIAC. P	1278.	1175.	1203.	2481.	4
4	BOULAND. F	1524.	1012.	1084.	2608.	3
5	DEPAUX. M	1152.	966.	748.	2118.	13
6	FOUCHER. J	1557.	390.	/	1947.	14
7	CIUCCI. C	1230.	968.	1086.	2346.	7
8	BOURLETTE. M	1152.	1008.	1033.	2185.	9
9	SEGURA. G	864.	897.	744.	1761.	17
10	LEDUC. N	1206.	513.	649.	1855.	15
11	GIGOT. L	1242.	747.	884.	2126.	12
12	PELLETIER. H	1350.	1045.	1109.	2459.	5
13	BOLZINGER.	1170.	734.	962.	2132.	11
14	GEAY	990.	0	0	0	N.C.
15	LANQUETIN	1434.	1345.	1188.	2779.	1
16	HARTMANN	1266.	875.	1177.	2443.	6
17	CARRIER	1224.	0.	1067.	2291.	8
18	NIETO	1188.	606.	954.	2448.	10

En bref.

Quelques infos, glanées par-ci par-là !



Le concours maquettes du 1er mai est annulé, il sera reprogrammé à une date ultérieure, restez à l'écoute !



Le site que nous a déniché **Daniel** va certainement en intéresser plus d'un, car il traite d'aérodynamique et d'aéromodélisme et propose un logiciel d'analyse et de simulation aérodynamique de modèles réduits. Tout pour plaire à des modélistes comme nous. Ce logiciel est libre de droits et téléchargeable gratuitement sur RC aéro lab.

A visiter absolument !

<http://rcaerolab.eklablog.com/predimrc-p1144024>

Si vous avez également, des infos de ce genre, n'hésitez pas à les communiquer !



Marc s'improvise pilote de ligne avec le tout nouveau logiciel FlightSimulator de Microsoft. On s'y croirait, tant le réalisme est poussé à l'extrême.



Époustouflant !

Solution du jeu.

Je vous livre la solution du jeu de logique du mois précédent. Il n'a, me semble-t-il, pas eu le succès que j'imaginais. Tant pis, j'essaierai de faire mieux la prochaine fois.

Il fallait répondre :

UNE JOURNEE AU C.A.R.E.B.

			Matin				Après-midi				Soir			
			Trainer	Autogyre	Jet	F3A	F.P.V	Vol libre	Planeur	Hélico	Vol circulaire	Maquette	Lancé-main	Planeur
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Prénoms	Pascal	1	X	X	X	O	O	X	X	X	O	X	X	X
	Philippe	2	X	O	X	X	X	X	X	O	X	X	O	X
	Edmond	3	X	X	O	X	X	X	O	X	X	X	X	O
	Jean-Luc	4	O	X	X	X	X	O	X	X	X	O	X	X
Soir	Vol circulaire	5	X	X	X	O	O	X	X	X	X	X	X	X
	Maquette	6	O	X	X	X	X	O	X	X	X	X	X	X
	Lancé-main	7	X	O	X	X	X	X	X	O	X	X	X	O
	Planeur	8	X	X	O	X	X	X	O	X	X	X	X	O
Après-midi	F.P.V	9	X	X	X	O	X	X	X	O	X	X	X	O
	Vol libre	10	O	X	X	X	O	X	X	X	X	X	X	O
	Planeur	11	X	X	O	X	X	X	O	X	X	X	X	O
	Hélico	12	X	O	X	X	X	O	X	X	X	X	X	O

Témoignages anonymes :

Edmond fait voler son Jet le matin, ne vole pas en hélico et n'aime pas le lancé-main
Philippe ne fait pas voler de trainer.
Celui qui fait du F3A et du Vol circulaire, ne fait pas d'hélico, ni de vol libre l'après-midi.
Pascal n'a pas fait voler de planeur, ni de lancé-main.
Jean-Luc fait du vol libre, mais ne fait ni du planeur, ni du lancé-main.

Déductions

Prénoms	Matin	Après-midi	Soir
Pascal	F3A	F.P.V.	V.C.C.
Philippe	Autogyre	Hélico	Lancé-main
Edmond	Jet	Planeur	Planeur
Jean-Luc	Trainer	Vol libre	Maquette

C'était pas plus difficile que ça !

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



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 inexorablement mes fautes d'orthographe !