

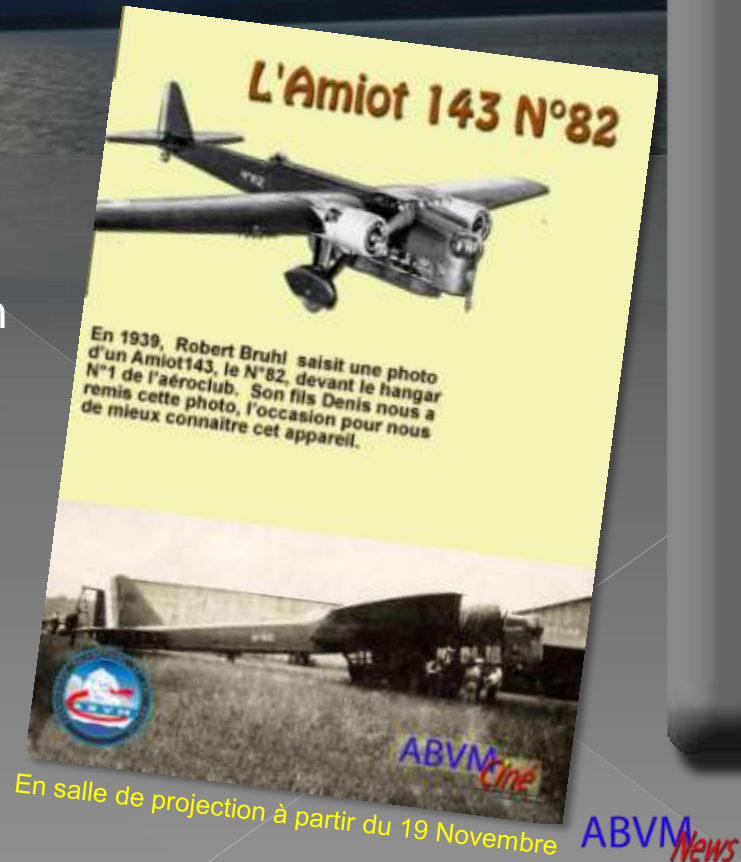


Novembre 2014

ABVM 64 *News*

DANS CETTE EDITION

De l'Alaska à l'Oural par Alain Roellinger
Consolidated PBY Catalina
L'aviation populaire à Chaux: Eugene Kunemann
ATO: Ce qu'il faut savoir & ce qu'il faut faire !
L'interview de Daniel PECHIN, Président de
l'Aéroclub de Montbéliard
Nouveau hangar de l'Aéroclub de Montbéliard
Autres infos de l'aérodrome de MONTBELIARD
La presse de 1949 : La République
En salle de projection
Relevé dans la presse par Alain Rognon
Les infos club





Novembre 2014

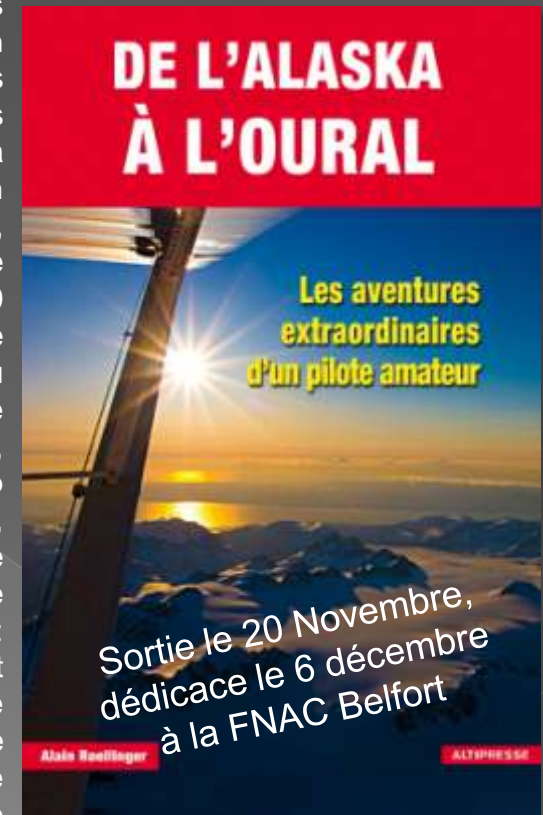
De l'Alaska à l'Oural Alain Roellinger

Extrait du Chapitre 11: SOUVENIRS D'EUROPE, L'AUTRE EUROPE: CELLE QUE J'AIME ...L'ANGLETERRE

Oxford, ou plus exactement Turweston à 25 miles au nord. L'aventure commence à Belfort, à l'aube du 26 décembre. J'enfile mes gants pour pousser seul les huit énormes portesmétalliques du hangar. Ici à Noël, il fait froid et les plafonds sont bas. D'ailleurs, il se met à neiger et les quelques passants n'imaginent pas une seconde que je m'appête à traverser la France pour préparer mon IMC en Angleterre ! Prévols complète sous la neige et, m'inspirant des gros avions, je répands du glycol sur les ailes et certains endroits sensibles pour retarder la formation de givre ou de glace ! À présent, il est urgent de partir car la piste (en herbe) est déjà toute blanche. Départ Belfort–Chaux et cap plein ouest, avec un premier point de report à la verticale de la tour de Luxeuil (BA 116), 3 000 pieds en montée. En face, un nuage tout noir projette à l'horizontale des millions de flocons blancs. Impossible de monter davantage pour l'instant. Au contraire, les averses qui se succèdent m'obligent à me rapprocher du sol. Vers Chaumont, je peux enfin monter vers le 65 avec le chauffage à fond ! J'adore ces conditions hivernales, changeantes, qui

rendent chaque navigation incertaine. Mais j'adore surtout observer la neige qui passe en rang très serré au dessus des différents paysages. Bien sûr, j'évite les zones de Paris pour me poser à Beauvais. Là, je passe la douane et m'offre un double sandwich jambon-beurre-cornichons. Verticale Dieppe, la Manche, point tournant sur Brighton et face au soleil couchant je suis la côte à 5 000 pieds jusqu'à Southampton. Le thermomètre affiche – 5°. Au jugé, je prends un cap au 360° mais, en vérifiant au GPS, je découvre une erreur de cap d'au moins 30°. Interloqué, je reprends ma carte et constate que le cap 360° est le bon ! Le low air radar service, devinant mes hésitations, accepte de me vectoriser jusqu'à destination. Pendant ce temps, je finis par trouver l'erreur : Turweston, que j'ai rentré manuellement, est à l'ouest de Greenwich et non à l'est... Une erreur de 100 Nm qui a bien failli me faire survoler involontairement Farnborough et une partie de Londres ! Après 5 heures de vol je me pose sur les 800 mètres de piste.

En fait, le terrain est une ancienne base d'essai des bombardiers Vickers Wellington. Un bimoteur léger des années 30, connu pour son architecture à la fois



Au rayon "aventures" dans quasiment toutes les librairies, à commencer par la FNAC . 300 pages aux éditions JPO, prix de 24,35 € .



Novembre 2014

De l'Alaska à l'Oural Alain Roellinger

résistante et légère, qui disparaîtra en 43 au profit des bombardiers lourds quadrimoteurs. Derrière sa barbe rousse, Jim 35 ans, m'accueille. Il fume un cigarillo qui ne le quitte jamais ! Il me présente les installations de son école : une salle de cours, une autre pour la cafeteria, une tour, sept avions, un hangar, un atelier et un énorme camion citerne pour la 100 LL. Nous roulons à gauche d'un vieux taxiway défoncé qui parcourt un immense pré où paissent des vaches (nous sommes en décembre !). Nous manœuvrons quelques clôtures avant d'arriver à son domicile, une ancienne ferme refaite avec beaucoup de goût. Des murs en pierre de taille, des chambres spacieuses pour les élèves, tandis que les repas sont pris au centre de la cuisine. Le piano de cuisson est digne d'un grand restaurant. Suzan – prononcez « Sjou » – m'accueille avec beaucoup de gentillesse. Jim ouvre une bouteille de Bordeaux australien et allume son deuxième cigarillo. Jamais je n'ai été aussi à l'aise pour apprendre. Le lendemain, James, un autre instructeur, rentre dans le vif du sujet et comme le temps est

mauvais sur les Midlands on fait de la théorie toute la journée... Il me confie une pile de bouquins et me précise que ça serait très apprécié si je savais tout pour l'examen. Malicieux, il ajoute que, dans 48 heures, j'aurai un test écrit et en vol pour passer ma licence Anglaise VFR. Une licence qui diffère très peu de la Française, hormis les questions juridiques et les facteurs humains. Je bachote, améliore notablement mon anglais et, j'obtiens ma licence théorie et vol. Dans la foulée, je prépare l'IMC : je m'imagine en train de faire une percée sur Birmingham avec un plafond bas ... Mon approche est tellement au point dans ma tête que je demande un exercice pratique. Ce sera une réussite. De plus en plus confiant, nous écumons tous les terrains de la région : Oxford, Coventry, Northampton et Luton en particulier. Un matin, de retour d'une nav, la tour annonce que nous sommes en inversion et que la pluie tombante engendre du verglas... Dernier virage, l'avion se charge de glace et, en courte finale, le pare brise est opaque ! Je me pose donc au jugé et sans utiliser les freins... Le retour au parking sera impossible sans l'aide d'un marshal. Le jour de l'examen, nous avons des conditions IMC idéales (donc pas besoin

de casquette IFR). Au programme : effectuer un circuit basse altitude et un volen palier, retrouver sa position à l'aide de deux VOR ou d'un VORDME, exécuter correctement un hippodrome quelque soit le point d'entrée, faire deux approches avec remise de gaz en utilisant d'abord un VOR et ensuite l'ADF, reprendre un avion fortement cabré, reprendre un avion en piqué amorçant une vrille. Quatrevingt-dix minutes inoubliables dans les nuages ! À noter que le test est repassé tous les deux ans avec le même programme. J'ai vraiment aimé ce séjour d'une semaine, et suis très reconnaissant à Jim d'avoir amélioré mon efficacité en situation de mauvais temps. Quelques années plus tard, Jim et son fameux cigarillo sont en vol avec un élève. Pris de douleurs soudaines et insupportables aux jambes, il se repose. Diagnostic : début de nécrose aux deux jambes. La seule solution est l'amputation, avec pour conséquence la perte de son école. Je suis vraiment très triste.

**Sortie le 20 Novembre,
dédicace le 6 décembre
à la FNAC Belfort**



Novembre 2014

CONSOLIDATED PBY CATALINA



Gavin Conroy

Histoire :

Le Catalina était un hydravion amphibie destiné au bombardement, aux patrouilles maritimes, à l'escorte de convoi, ainsi qu'à la lutte anti-sous-marine. Le prototype fit son premier vol le 28 mars 1935. Ses deux moteurs en étoile étaient greffés sur une aile parasol. De part et d'autre de celle-ci se trouvait une paire de flotteurs qui s'abaissaient avant l'amerrissage. Pour faciliter l'observation pendant les missions de patrouille, le PBY possédait deux grandes bulles situées à l'arrière du fuselage. Lors d'un vol d'essai, il relia Norfolk (Virginie, USA) au canal de Panama avant de rejoindre

San Francisco (Californie, USA). Il prouva ainsi sa capacité à parcourir de grandes distances, une aptitude qui lui servit lors de la guerre du Pacifique.

L'US Navy reçut les premiers appareils de série au cours de l'année 1936. Durant le second conflit mondial, les Catalina américains, canadiens et britanniques coulèrent à eux seuls une trentaine de U-boot. Ils effectuèrent également des missions de secours en mer et sauvèrent la vie de nombreux marins dont les navires avaient été attaqués. Après la guerre, ils furent utilisés très longtemps dans le transport civil ou comme bombardiers d'eau pour lutter contre les feux de forêt.

A savoir :

Dans le film «Always» de Steven Spielberg, Al Yackey (John Goodman) pilote un Catalina transformé en bombardier d'eau. C'est un PBY-5 qui est utilisé par l'équipe de Nicolas Hulot dans l'émission «Opération Okavango».

Caractéristiques :

Envergure : 31,70 m

Longueur : 19,46 m

Hauteur : 6,15 m

Poids : 16 tonnes (à vide: 9,4 tonnes)

Motorisation : 2 Pratt & Whitney R-1830

1200 ch chacun

Vitesse max : 314 km/h



Pedro Becken

ABVM
News

Antoine Gauchet



Novembre 2014

L'AVIATION POPULAIRE à CHAUX

HISTOIRE
du CLUB

ABVM
News



La flotte de l'aviation populaire à Chaux début 1939

EUGÈNE KUNEMANN
ADJ/C MÉCANICIEN
DE L'ARMÉE DE L'AIR
03-03-1900 — 09-08-1988
A BASSILLAC DE 1939 A 1985

Je devais montrer ces photos et quelques autres à Louis Clerc, mécanicien de l'aviation populaire, qui connaissait Eugene Kunemann pour avoir travaillé avec lui sur les avions à Chaux, hélas il nous a quitté le 20 octobre, quelques jours après la disparition de son épouse Jacqueline. A sa famille nous présentons nos sincères condoléances.

Alors que je recherchais des informations sur Eugene Kunemann, mécanicien à Chaux en 1939, je suis parvenu à retrouver une plaque, posée sur un hangar de Bassillac, puis, de là partant, Jean-Marie KUNEMANN, celui-ci ayant commencé ses études à Bassillac. Il est maintenant mécanicien dans l'armée de l'air. Je lui envoie un mail Il est le petit-fils de Eugene, Nous engageons une conversation par mail, et il m'apprend qu'il possède trois photos qu'il pense pouvoir être prise à Belfort. Finalement une seule vient de Chaux, mais elle nous apporte l'image de quatre avions, l'un étant connu grâce à Robert Bruhl (Le F-ARJN le deuxième en partant de gauche, mais, si nous en connaissions l'existence, nous n'avions pas de photos des trois autres (F-APMX, F-APSE et F-APGY), nous en reparlerons bientôt.



Eugene Kunemann



Novembre 2014

ATO : Ce qu'il faut savoir & ce qu'il faut faire !

Nous sommes tous au sein d'une même entité ATO, dans ce cadre nous devons respecter les mêmes procédures et utiliser les mêmes documents.

Cela consiste pour chacun, à prendre connaissances des documents ATO. Ils se trouvent sur le site, à l'emplacement ci-dessous. Lisez les tous, et utilisez désormais les CHECKLISTS proposées. Le règlement intérieur et les statuts se trouvent dans les annexes.

DOCUMENTS ATO

MANUELS ATO FORMULAIRES ECOLE ARCHIVES ATO AERODIAGNOSTIC SGS

1-MANUEL ORGANISATION
2-MANUEL EXPLOITATION
3-MANUEL FORMATION
4-MANUEL SGS
DOC FORMATION
ANNEXES
LISTE DES COMMENTAIRES
PAGES EN VIGUEUR

DECONNEXION Bienvenue Marc

INTRANET
RESERVATION
NOUVEAU VOL
MON COMPTE
ATO-ABVM
DOCUMENTS ATO
LE BUREAU
LISTE DES PILOTES
CR. REUNIONS

Liste des documents ATO: Annexes

(New)	Date	Libellé	Commentaire/Description	Type/Size	Id. doc	sts	Signature
	01-04-2014	Annexe 01- Formulaire de candidature ATO -		application/pdf - 70Ko	290	1	
				application/pdf - 61Ko	291	1	
				application/pdf - 90Ko	94	1	
				application/pdf -	non	1	

Manuel exploitation page 1 1 1

Action	Nom	Partie	Vers	Description	Sts	Signature
	OM-Manuel d'exploitation	Partie-A-Généralités	V1-0	Généralités concernant le manuel d'exploitation	1	Signer
	OM-Manuel d'exploitation	Partie-B-Utilisation	V1-0	Techniques d'utilisation	1	Signer
	OM-Manuel d'exploitation	Partie-C-Navigation	V1-0	Navigation	1	Signer
	OM-Manuel d'exploitation	Partie-D-Formation	V1-0	Formation du personnel navigant	1	Signer

OM-Manuel page 3 6 1

OM-Manuel d'exploitation Ed 1 du 2014-04-01

Partie-B-Utilisation Amd 0 du 2014-04-01

Chapitre 2-MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS Page: 3/6

2-MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS

Tous les aéronefs de l'Aéroclub devront être exploités conformément aux Manuels de Vols. Tous les manuels de vols sont disponibles à l'Aéroclub mais également sous version numérisée sur l'espace membre du site internet de l'Aéroclub



Novembre 2014

L'INTERVIEW DU MOIS Daniel PECHIN

Président de l'Aéroclub de Montbéliard



ABVM News : Bonjour Daniel, peux-tu nous présenter rapidement l'aéroclub de Montbéliard ?

Daniel Pechin L'aéro-club du Pays de Montbéliard, c'est 95 membres, 4 avions, 2 salariées à temps incomplet et environ 1100 heures de vol par an. Nous avons 21 élèves pilotes à l'instruction, un moniteur professionnel et un bénévole. Pour l'entretien, un mécanicien professionnel et 2 bénévoles. C'est une véritable petite entreprise.

ABVM News : Votre flotte est construite autour du DR400, pensez-vous poursuivre dans cette direction, menez-vous des réflexions vers d'autres solutions.

Daniel Pechin : Effectivement nous possédons 3 DR400 (2 de 120 ch et 1 de 180 ch) et un Cessna 150. Pour l'instant nous n'avons pas mené de réflexion au sein de l'aéro-club, personnellement je pense que le DR

400 est l'avion d'aéro-club par excellence, résistant et facile d'entretien, c'est quelque chose que je mesure, lorsque je participe aux réparations et à l'entretien de notre parc. Mon rêve: acquérir un DR 401..

ABVM News : Je sais que tu as une vraie passion pour la mécanique, au point que tu participes, tous les mercredis, à la vie de l'atelier. Est-ce que cela t'apporte quelque chose de plus dans ta fonction de président .

Daniel Pechin : Effectivement comme je viens de l'évoquer je participe à l'entretien, de nos avions, je suis titulaire d'une licence de mécanicien d'aviation légère, depuis 2011. Pour répondre par rapport à ma fonction de Président, cela me permet de mesurer les points faibles, de notre atelier et d'essayer d'y remédier, nous allons former un autre mécanicien bénévole, pour étoffer l'équipe et faire en sorte que lorsque le professionnel est en

vacances, les visites techniques simples puissent se faire.

ABVM News : Vous partagez votre atelier avec le club de Vesoul, Est-ce une bonne idée quels avantages en tirez-vous, n'est-il pas parfois difficile d'établir des priorités.

Daniel Pechin : Il y a de nombreux avantages d'avoir un mécanicien sur place, d'abord la réactivité ensuite le coût, une simple 50 heures c'est 700 Euros, il faut conduire l'avion à l'atelier. Pourquoi fonctionner sur 2 aéro-clubs, là aussi la charge salariale aurait été trop importante, un poste à temps plein pour 4 avions ne se justifiait pas. Effectivement ce n'est pas toujours facile à gérer mais avec de la bonne volonté on y arrive.



Novembre 2014

L'INTERVIEW DU MOISSuite **Daniel PECHIN**



Vue partielle de la flotte de l'aéroclub de Montbéliard

ABVM News : Vous entreprenez actuellement des travaux importants, en particulier la construction d'un hangar, qu'en attendez-vous?

Daniel Pechin : Nous construisons un hangar de 500 m² d'un coût de 180 k€, il se situera à proximité du club house, il permettra d'accueillir nos 4 avions, ainsi que l'atelier mécanique, plusieurs raisons pour motiver cette construction, d'abord donner une cohérence avec le club house, beaucoup de familles viennent boire un verre le dimanche, ils verront ainsi les avions à quelques mètres. L'atelier mécanique était obsolète, il n'offrait plus les conditions d'accueil suffisantes pour le titulaire du poste et nous avons une forte demande pour louer les hangars.

ABVM News : Le club de Montbéliard a été créé, je pense, légèrement après celui de Belfort. Nous avons eu des parcours parallèles dès le début, je sais que nous avons participé ensemble à des rallyes aériens dans les années 30,

j'ai souvenir de quelques sorties ensemble dans les années 90, que partageons nous aujourd'hui?

Daniel Pechin : Il y a eu il n'y pas longtemps, une cérémonie à la mémoire de Pégoud, nos avions ont volés ensemble. Il y a sans doute des choses à relancer, nous sommes à 20 kms l'un de l'autre....

ABVM News : Pensez-vous que les relations entre les clubs Franc-Comtois sont suffisantes ?

Daniel Pechin : sans doute que non, mais nous sommes déjà pas mal pris par nos propres structures et le 1er objectif à mon sens est de faire "tourner nos boutiques"

ABVM News : La plate forme de Montbéliard est gérée par le syndicat mixte, rencontrez-vous des difficultés ou le gestionnaire est-il pour vous un atout ?

Daniel Pechin : Nous n'avons pas de difficulté avec le gestionnaire actuel c'est un atout nous avons de bonnes relations, régulières.

ABVM News : Lis-tu l'ABVM News et si oui quelles sont tes rubriques préférées et que manque-t-il d'après toi ?

Daniel Pechin : Je trouve votre revue intéressante, je n'ai pas d'observation particulière, elle est sympa et agréable à consulter, je voudrais bien qu'on en fasse autant...



Novembre 2014

L'INTERVIEW DU MOISFin

Daniel PECHIN

ABVM News : Tu connais notre chaine, ABVM Ciné, la regardes-tu et penses-tu que ce type de media ait de l'intérêt pour notre activité ? ..

Daniel Pechin Oui, tout ce qui concerne notre passion doit être développé.

ABVM News : Thierry Bernard et Antoine Gauchet ont réalisé quelques-uns des films diffusés sur notre chaine ABVM Ciné. Ceux-ci rencontrent un vif succès puisque le film sur les instruments de bord se hisse en 3ème place de notre audience avec plus 1100 visites. Comment juges-tu cette collaboration, et que penses-tu du résultat?

Daniel Pechin Daniel Pechin C'est très bien, il faut continuer à encourager ce type de collaboration entre nos deux Clubs.

Nouveau hangar de l'Aéroclub



La première pierre du nouveau hangar de l'Aéroclub a été posée le samedi 18 octobre en présence de nombreux élus, dont Marcel Bonnot, Président de la Communauté d'Agglomération et Marie-Noëlle Biguinet, Maire de Montbéliard. L'ABVM était pour sa part représentée par Joël Crémaschi, son Président et Marc Dumas, son Responsable de la Communication. Ce bâtiment, destiné à accueillir les avions de l'ACPM, abritera par la suite l'atelier mécanique géré par Claude Bourquin. Lors de la cérémonie, Daniel Péchin, Président de l'association, a tenu à féliciter les membres du Conseil d'Administration, ainsi que son prédécesseur, pour la qualité de leur travail et leur investissement dans ce grand projet.





Novembre 2014

Autres infos de l'aérodrome de MONTBELIARD

Le F-PYKK est à vendre

Jean-Michel Robert met son CP-801 en vente 20.000 euros, après avoir effectué plus de 700 heures à son bord. Cet appareil a volé pour la première fois le 18 octobre 1981.



Le Yak-52 de Courcelles



Photo Antoine Gauchet

Le Yak-52 basé sur le terrain de Courcelles a fait deux sorties, dimanche 12 et samedi 18 octobre, le temps d'effectuer des essais moteur. La mélodie russe de son 9 cylindres en étoile a donc ravi les quelques pilotes présents.

Le F-AZCM fait peau neuve

Le T-6 Harvard de Patrice Lombard est en train de prendre les couleurs des Curtiss H.75 du Lafayette tels qu'ils étaient en 1942. C'est Eric Besançon qui assure la mise en peinture.

L'artiste belfortain, bien connu pour ses magnifiques lithographies aéronautiques, s'est attaqué à ce gros chantier avec un enthousiasme non dissimulé. Une fois achevé, l'appareil devrait ressembler à la vue d'artiste ci-dessous, réalisée par Antoine Gauchet.





Novembre 2014

La presse de 1949 : La République

**5 articles de LA REPUBLIQUE 1949,
consacrés à l'Aéroclub, sont
maintenant consultables dans le Musée**

EN
DIRECT
DU
MUSEE

La République de 1949, n'offre que 5 articles sur l'aéroclub de Belfort.

En février on annonce l'ouverture des cours, on vise particulièrement les jeunes de 17 à 19 ans, en évoquant les avantages possibles à leur arrivée au régiment et les bourses distribuées par l'aéroclub aux plus méritants. M Hug est alors chef pilote. En juin, une session d'examen du BESA (Brevet élémentaire des sports aériens) est organisée. Les inscrits peuvent suivre les cours des mercredi et vendredi soir, ainsi que le dimanche matin, rue de la croix du Tilleul.

Les cours d'instruction militaire préparatoire de l'armée de l'air débiteront quand a eux le 11 juin. En novembre une petite polémique éclate entre notre club et celui de Montbéliard au sujet du leadership régional. (Voir a droite)

**Une mise au point
de l'Aéro-Club de Belfort**

« A propos d'un article paru dans « La République » du 22 courant sous la rubrique de Montbéliard : « Il paraît que », le comité de l'Aéro-Club de Belfort fait connaître que, contrairement à ce qui est affirmé, aucune tractation n'a eu lieu entre les Aéro-Clubs de Montbéliard et de Belfort, au sujet de la création et de l'aménagement d'un soi-disant terrain régional à Courcelles-Montbéliard ».

« A cette occasion, le comité de l'Aéro-Club de Belfort ajoute qu'il a toujours porté ses efforts dans l'aménagement de la base aérienne de Chaux, avec l'espoir que cette base pourrait être utilisée pour les trafics aériens futurs, trafics qui serviraient avant tout les intérêts du Territoire de Belfort. Et ce n'est pas sans une certaine déception que l'Aéro-Club de Belfort a constaté que ses efforts n'ont pas toujours été compris et appuyés ».

A l'heure actuelle le musée regroupe 557 pièces.





Novembre 2014

en salle de projection

Le premier et le troisième mercredi du mois

ABVM Ciné

Sortie le 19 Novembre

En 1939, Robert Bruhl saisit une photo d'un Amiot 143, le N°82, devant le hangar N°1 de l'aéroclub. Son fils Denis nous a remis cette photo, l'occasion pour nous, de mieux connaître cet appareil.

CE MOIS-CI SUR ABVM CINE

QCM B.I.A. N°2



20 questions

Un test mis au point par
Antoine Gauchet et Thierry Bernard



ABVM Ciné

Le 5 Novembre

Ce mois-ci, ABVM Ciné vous propose un nouveau QCM de 20 questions relatives au Brevet d'Initiation Aéronautique.

L'Amiot 143 N°82



En 1939, Robert Bruhl saisit une photo d'un Amiot 143, le N°82, devant le hangar N°1 de l'aéroclub. Son fils Denis nous a remis cette photo, l'occasion pour nous de mieux connaître cet appareil.





Novembre 2014

Relevé dans la presse par Alain Rognon

Un pilote a réussi à diriger son avion par la pensée

Après un vol sans difficultés, l'avion approche de la piste d'atterrissage et se pose en douceur... sans que le pilote n'ait touché une seule commande !

Dans le cadre du projet Brain Flight, financé par l'Union européenne, des informaticiens et des spécialistes en neurosciences allemands ont montré qu'il était possible de piloter un avion simplement par la pensée ! Cette prouesse reste cantonnée pour l'instant à des essais avec un simulateur de vol, mais ce premier résultat marque déjà une étape décisive. Le pilote, coiffé d'un casque truffé de capteurs, est relié à un électro-encéphalogramme. Un algorithme, développé par l'université technique de Berlin, interprète les signaux électriques émis par son cerveau et les associe à des commandes de vol. « Cela requiert beaucoup de concentration, mais nous pensons qu'à l'avenir, le contrôle par l'es-



L'EST
RÉPUBLICAIN

Du 17 /10/ 2014

■ Les mains libres, le pilote peut effectuer d'autres tâches, comme consulter un plan de vol ou une carte.

Photos DR

prit finira par devenir aussi naturel que nos autres capacités physiques », estime Tim Fricke, ingénieur aéronautique à l'université technique de Munich.

Les mains libres, le pilote

peut ainsi effectuer d'autres tâches, comme consulter un plan de vol ou une carte, et quand il est inattentif ou distrait, l'avion poursuit seul sa trajectoire. Un essai avec un drone est prévu dans les prochains mois.

crash d'hélicoptère

L'EST
RÉPUBLICAIN

Du 03 /10/ 2014



BART (25) Cinq Suisses ont été tués et deux autres grièvement blessés, hier, dans la chute d'un hélicoptère, à quelques mètres d'une habitation.



VOITGE. Debout sur les ailes supérieures de biplan Boeing Stearman aux couleurs de Breitling, deux filles de l'air effectuent un programme chorégraphique synchronisé lors du meeting aérien des Hauts-de-Chère (Muse).

L'EST
RÉPUBLICAIN

ABVM
News

Du 05 /10/ 2014



Novembre 2014

LES INFOS CLUB

-Nouveaux inscrits :

Serge BESINGE le 03/10/14

Julien DORION le 25/10/14

- Nouveaux Brevetés :



Roland
MOEGLIN
B.B. le
29/10/14
(élève CMI)
Testé par
NLI

Clément BRUN
B.B. le 27/10/14
(élève CMI) Testé
par NLI

Aéronautique Un jeune de 16 ans vient de décrocher son brevet de pilote de base
Il vole de ses propres ailes

L'EST
RÉPUBLICAIN

Du 29 /10/ 2014



■ Clément Brun vient de réussir son brevet, validé par Laurent Nicolodi (dans le cockpit). Il a été formé au pilotage par Joël Crémaschi (à gauche).

Photo DR

Photos et dessins: Antoine Gauchet, Marc Dumas, Sylvie Charbonnier, Robert Bruhl, Marc Simondi, Cécile Autheman, Gavin Conroy, Pedro Becken.

Collaborateurs de cette édition: Sylvie Charbonnier, Alain Rognon, Antoine Gauchet, Maryse Perrez, Gilles Jeanblanc, Denis Bruhl, Jean-Marie KUNEMANN, Daniel Pechin, Joël Cremaschi, Alain Roellinger.

Site Internet développé par Sylvie Charbonnier.