LES AILES JOVINIENNES
AERO-CLUB DE JOIGNY

A TIRE D'AILES JOVINIENNES

Histoire des Ailes Joviniennes

CHAPITRE 5

LES ANNEES 90

Siège social et correspondance :
Aérodrome-Route de Dixmont
89300 Joigny

☎ / Fax 03 86 62 11 82

Affilié F.N.A. n°543

JANVIER 1999

NOUV'AILES JOVINIENNES

LE Rall YGOLOT

Nous attaquons cette nouvelle décennie en ordre de marche. Plantons le décor : 41 membres, 3 avions, 2 DR 400 (F-GIKJ et F-GGJH) et le Jodel D112, F-BIRL), 2 instructeurs, Alain Couesnon et Laurent Urvoy.
En 1990, le forfait/heures passe à 7 600 francs, cotisation incluse. Deux formules sont proposées :

Forfaits / heures	D 112	DR 400
18 h 30 mn	5 h 30 mn	13 h 00 mn
20 h 00 mn	9 h 30 mn	10 h 30 mn

Les dépassements sont décomptés à raison de 3,50 francs la minute sur le Jodel D 112 et 6.50 francs sur les DR 400.
En juin, nouvelle tentative du projet VFR de nuit : une commission est créée, composée de Claude Gemin, Gérard Cattagni et Laurent Urvoy, pour interroger la DGAC sur la possibilité d'équiper l'aérodrome en VFR de nuit.
Le 23 juin, comme depuis plusieurs années, le club organise une "journée continue", sur le modèle "du jour le plus long" organisé par la Fédération. Elle se termine, bien sûr, par un repas en soirée. Au cours de cette journée, le but est de faire voler nos avions un maximum de temps. Une planification des vols est mise en place. Les pilotes s'inscrivent pour des tranches d'heures. Les vols peuvent être locaux ou pas. Dans ce dernier cas, les escales peuvent permettre de changer de pilote.
Le défi : faire plus que l'an passé. Que gagne-ton ? Rien d'autre que le plaisir de voler et de faire la fête le soir ensemble.
Peu à peu, l'intérêt pour ce défi faiblit. La difficulté de respecter les créneaux horaires désorganise le déroulement des vols. Seul le repas du soir résiste et se perpétue.
C'est aussi durant cette décennie que commence la "saga Laverlochère, ACAA". Nous partons alors pour quelques années de galère.
L'année 1990 se solde par 767 heures de vol, 2 brevetés "TT" (c'est l'ancêtre du PPL) : Emilie Fievet (dont le Papa, artiste peintre nous a laissé une toile représentant le D 112 volant vers la lune), Gérard Cattagni, et 1"BB" Cédric Carroué.

Alain "Linou" Parisot, Emilie Fievet et Laurent Urvoy, son instructeur.

Pour Cédric le TT est dans la poche en 1991. C'est un début qui le mène dans le cockpit d'un avion de ligne après avoir passé par la case pilote de chasse.
La même année Jean-Bernard Roy, neveu … non pas de Pierrot Roy, mais de Laurent Urvoy, passe son BB, puis son TT. Au cours de sa carrière d'instructeur à Joigny, Laurent a formé son père, puis son neveu. Un troisième élève est breveté, Michel Pawlowicz, qui travaille aux Services techniques de la Ville, tout comme Linou, notre Président.
Le 15 juin, un petit nouveau fait sont entrée au Conseil d'Administration : Thierry Jobert.
La "journée travaux" est devenue "un week-end travaux". Deux jours sont consacrés à la réfection de la piste, mais aussi à d'autres tâches. Ainsi les poteaux du hangars connaissent un lifting mérité. Le samedi 29 juin 17 personnes sont présentes. Le lendemain, dimanche 30 juin, il y en a encore 12. Mais 17 plus 12 ne font pas 29, car certains sont présents les deux jours.
Le 6 juillet c'est une nouvelle journée continue qui se déroule. Elle est évidemment close par un repas.
L'année 1991 se solde par 745 heures de vol.
Michel Gigault, pilote de ligne, à Air France, souhaite suivre un stage d'instructeur. Le club fait une demande auprès de la FNA (qui n'était pas encore la FFA). Malheureusement ce projet reste lettre morte.

Dans les années 90 déjà, la piste revêtue de LFGK, était appréciée des visiteurs.

1992, même forfait, même coût de dépassement, mêmes conditions, journée d'entretien de la piste, repas annuel, journée continue … N'y a-t-il donc rien de nouveau sous le ciel aéronautique jovinien ?
Que nenni, c'est oublier le départ du J. H. (Juliet Hôtel, pour les non-initiés) et l'arrivée d'un autre DR 400/160 le F-GLVV, équipé VFR de nuit.
Les 45 membres du club feront 713 heures de vol. L'un des 4 élèves, que se partagent nos deux instructeurs, Alain Couesnon et Laurent Urvoy, obtiendra son Brevet de Base.
En 1993, deux projets se dessinent pour les années à venir :
-l'obtention par Michel Pawlowicz de l'agrément de VERITAS pour intervenir sur l'entretien de nos avions, parrainé par Pierrot Roy,
-la construction d'un atelier pour l'entretien de nos avions. Ce projet est porté par plusieurs membres dont Michel Pawlowicz. Le but est de disposer pour nos mécaniciens bénévoles d'un local chauffé et adapté à leur tâche. Des volontaires se proposent pour former l'équipe de base qui se fera aider en tant que de besoin par les autres membres. Le financement, estimé à 50 000 francs (nouveaux, je précise pour les très anciens !) sera assuré par les membres à

raison de 50 francs par mois pendant près de 2 ans. Hélas, aucun de ses projets n'aboutira.
Une nouveauté fait son apparition dans l'aéronautique et se démocratise : le GPS. Les clubs s'en dotent avec l'aide de la FNA (future FFA). Une formation en petits groupes est assurée en roulement par nos instructeurs et des sachants, au cours de la journée continue.
C'est aussi cette année que SAME et son broyeur arrivent au club. Ils donnent l'un et l'autre, toute satisfaction. Il faut dire qu'avec Pierrot aux manettes, il ne peut en être autrement, ça file droit !

Les membres, toujours aussi nombreux, font 749 heures de vol. Un seul brevet TT est obtenu. Le lauréat n'est autre que Thierry Jobert, futur mécanicien aéronautique, pilote professionnel, instructeur (FI) et examinateur (FE).
Le nombre d'élèves est de 5 fin 1993.
Un projet, extérieur au club, est aussi annoncé : la construction d'un hangar par une société d'ULM. Il n'y aura pas de suite.
Toujours sur sa lancée, en 1994, le club réalise 767 heures et 28 minutes de vol, pour être précis. Laurent Urvoy, appelé à un bel avenir de pilote de ligne, est parti le préparé loin de nous. Marc Perez nous a rejoint et seconde Alain Couesnon.
L'inflation s'est assagie. Les tarifs de l'année passée sont maintenus à 8 200 francs. Les membres versent en plus leur participation de 50 francs par mois pour la construction du hangar. Les plans sont établis, le bois de charpente est acquis et stocké au fond du hangar.
Chaque assemblée est désormais, hélas, l'occasion de faire le point sur les tribulations judiciaires de Jacques Laverlochère à l'encontre de la Ville et de l'aéroclub.
A l'initiative de Brice Amor, une séance d'initiation à la voltige aérienne est organisée le week-end du 23 et 24 avril. Une dizaine de membres sont intéressés. L'heure de CR-100 est facturée 1 000 francs. En dehors de toute considération financière, une demi heure est amplement suffisante pour nos organismes peu habitués à ce type de vol … !
1995, nous frôlons les 800 heures en réalisant 798 heures et 28 mn. Alain Couesnon et Marc Perez forment 6 élèves. Au cours de l'année nous comptons 1 brevet TT, l'ancêtre du PPL, et 2 brevets de Base dont un obtenu par Laurent Gallant qui deviendra, plus tard, instructeur au sein de l'Aéroclub de Sens.
Au cours de ces dernières années, l'aéroclub a bien servi le monde aéronautique : Alain Couesnon, Laurent Urvoy, Thierry Jobert, Cédric Carroué, Laurent Gallant, Jean-Marie Cazenave. Ils sont devenus instructeurs, pilotes professionnels, pilotes de ligne, pilote de chasse, mécanicien aéronautique, obtenant pour certains, l'un et l'autre de ces titres.
La forfait est porté à 8 400 francs, cotisation comprise.
Le DR 400 F-GIKJ est remplacé par un autre DR 400, le F-GORX, flambant neuf.

Il laisse le souvenir d'un avion aux démarrages capricieux qui ont donné beaucoup de mal à notre ami Pierrot, mécanicien dévoué.
Un évènement est venu troublé la quiétude de l'hiver 1996. Les anglais débarquent à Joigny ! Le vendredi 16 février, le terrain est couvert de neige. Haut dans le ciel icaunais, passe un Chinook de la Royal Air Force. Il revient de Bosnie-Herzégovine, où la guerre civile fait rage. Il fait partie de la force de l'IFOR (Implementation Force) une force opérationnelle de l'OTAN chargée du maintien de la paix.
L'officier anglais Lawrie Mullen raconte l'évènement à l'Yonne Républicaine :

« L'incident de navigation s'est produit vendredi dernier alors que l'appareil volait à 5 milles de Joigny. Privé du système de vol automatique, il était impossible de continuer la route vers l'Angleterre et notre base d'Odiham, près de Londres », ajoute le responsable de l'équipe venue de la base londonienne le lendemain, à bord d'un second appareil, pour réparer.

En quelques heures, les deux équipages ont chargé le matériel sensible et la relève s'est donc faite. Les pilotes venant de Bosnie via Nice, qu'ils avaient quitté le vendredi matin, sont repartis pour Londres dès le samedi, après une nuit très difficile passée dans le

froid. « Heureusement, les gens de l'aéro-club ont été très gentils avec nos collègues. Ils les ont réconfortés en leur apportant des couvertures et du café », ajoute l'ingénieur Lawrie Mullen.

Car, à ce moment-là, pas question de quitter l'appareil où se trouvait du matériel sensible, embarqué soigneusement bâché dès le lendemain dans l'appareil de secours.

La neige, tombée abondamment sur les hauteurs de Joigny, transformant l'aire d'envol en une véritable plaine de Sibérie. « Il faut attendre que la météo soit bonne avant qu'un hélicoptère revienne de Londres avec un pilote pour faire un vol d'essai. S'il s'avère sans problème, on rentre chez nous aussitôt », poursuit Lawrie Mullen.

C'est le départ, mais pas sans quelques provisions en souvenir de la France

Malgré 8 élèves en formation, l'obtention de 2 brevets TT (les 2 BB de l'année précédente), et la participation au 9ème rallye de Saint-Florentin par 5 équipages joviniens, le nombre d'heures effectuées en 1996 n'est que de 673 heures et 45 mn.

Après l'hélicoptère de l'IFOR, c'est un Mooney qui se pose en catastrophe à Joigny. Il n'atteint pas la piste et se pose dans un champ de colza tout proche. C'est hélitreuillé qu'il arrivera sur l'aérodrome.

Daniel Krier, dit Aigle 4, aux commandes et Christian Richard, encore élève, se classe 4ème du Rallye de Saint-Florentin et 1er équipage jovinien.

Dans ces années, les travaux d'entretien durent tout un week-end, deux jours ! Ainsi, en 1997, la "corvée seigneuriale" se déroule les 26 et 27 avril.

Le forfait fixé à 8 800 francs pour 1996, est maintenu à ce niveau pour 1997.

Monsieur Philippe Auberger, alors Maire de Joigny, semble vouloir prendre en main la réfection totale de la piste. Une demande de subvention est faite par la Ville en ce sens le 24 février 1997, auprès du Conseil Régional de Bourgogne.

Thierry Caland relance le projet d'équiper la piste d'un balisage de nuit. Si la réfection de la piste se fait, l'idée est de poser des fourreaux à l'occasion desdits travaux, en vue d'équiper ultérieurement la piste d'un balisage de nuit.

Un nouveau stage de voltige est organisé par Brice Amor avec l'aide de Pascal Dupont. Une petite dizaine de membres y participe.

L'année se soldera par un nombre d'heures encore en baisse, avec 668 heures, 4 élèves formés par un seul moniteur, Alain Couesnon, 2 nouveaux brevetés TT et malgré le 1er Rallygollot.

Le 1er Rallygolot, de 1997, comporte 3 épreuves : une épreuve aérienne, une épreuve "intellectuelle", le Rallyméninges, une épreuve intitulée "amusons-nous" : course de brouette, et autre concours baroques. Il est destiné à créer une animation, sans se prendre au sérieux comme son nom l'indique.

Extrait du règlement :

1°) Chaque équipage comprend 2 pilotes. L'un des pilotes assure le trajet aller, l'autre le trajet retour...

2°) L'équipage tire au sort une fiche sur laquelle lui sont indiqués sa destination, le type d'avion utilisable, le temps alloué et une épreuve surprise.

3°) Cette fiche d'épreuve reçoit le cachet de l'aérodrome ou de l'aéroclub du terrain de destination ou de toute "autorité locale" (bar, restaurant, hôtel...).

4°) Au retour il faut passer à la verticale d'une ligne d'arrivée matérialisée sur la terrain de Joigny à une heure calculée selon les règles de l'article 5.

…

7°) Décompte des points :

a- Chaque équipage dispose au départ d'un capital de 50 points.

b- Au passage de la ligne d'arrivée, il est décompté 5 points de pénalité par minute d'écart avec le temps alloué au-delà d'une minute d'écart …

Le Rallygollot est reconduit en 1998.
C'est aussi en 1998 que Thierry Caland fait son entrée au conseil d'Administration de l'aéroclub.
Dans le but de maintenir des tarifs attractifs, il est important de recruter de nouveaux membres. Les idées fusent :
-publicité dans les journaux,
-mise à jour des informations communiquées par la FFA sur le MINITEL,
-parler de notre activités autour de nous,
-réaliser une plaquette de présentation du club,
-réaliser une affichette à distribuer dans les lycées et collèges, résidences, comités d'entreprises, casernes, magasins, centres commerciaux,
-faire paraître un article dans le bulletin municipal,
-organiser une visite de l'exposition des "100 ans de l'aviation" à La Défense,
-journée porte ouverte avec l'association APETY,
-reconduction d'un stage de découverte de la voltige avec l'association AGILE,
-demande sur la possibilité de réaliser un balisage de nuit.
Il y a de bonnes intentions, des bonnes volontés, mais peu de réalisation.
Une journée porte-ouverte se tient en septembre. L'Yonne Républicaine publie un article sympathique, comme d'habitude.
Les idées ne suffisent pas et le but, l'augmentation des heures de vol, n'est pas atteint en 1998. Nous faisons 570 heures de vol, malgré quelques élèves de plus et la satisfaction de compter 1 breveté TT et deux BB et l'arrivée du nouveau Robin DR 400/160, immatriculé F-GTPL.
La piste est en souffrance (voir l'encadré), mais il n'y a pas que la piste qui vieillit ! Le toit du local n'est plus imperméable. La Ville fait heureusement vite le nécessaire.
Nous envisageons de doter le Jodel D-112 d'une radio. Une étude est lancée.
Enfin, Pierrot Roy soulève le problème de sa succession en sa qualité de mécanicien. Il a maintenant 71 ans et envisage de "passer le flambeau" dans les 3 ans qui viennent, à 74 ans.
Le fera-t-il ? Oui, mais près de … 20 ans plus tard !
Tout cela ne nous empêche pas de voler un peu plus en 1999 : 707 heures … + 22 % !
Nous avons 6 élèves, l'un obtient son BB (Brevet de Base), et nous comptons un nouvel instructeur, Thierry Jobert !

Le 31 décembre 1999, nous attendons le "bug" de l'an 2000 et la fin du monde !

Ce ne sera ni l'un, ni l'autre, juste la fin d'un mois, d'une année, d'une décennie, d'un siècle !

Réfection de la piste … espoir !

La Municipalité affirme son accord pour procéder à la réfection de la piste, dont le coût est estimé à 1 945 800 F (HT), soit 2 308 000 F (TTC). "le Conseil Municipal, dans sa séance du 22 décembre 1997 (c'était à croire au Père Noël !) a décidé d'allouer une participation financière de 20% du montant des travaux dans la limite maximum de 400 000 F. Toutefois, …, après présentation des accords des subventions de différents partenaires …" (extrait du courrier du 9 janvier 1998). Le Conseil Général de l'Yonne (qui deviendra "Départemental" plus tard) est d'accord. Le 23 février 1998, "une aide exceptionnelle" de 390 000 F (TTC) est accordée … à condition que la DGAC apporte sa contribution. Celle-ci, au niveau de la Délégation Régionale de Bourgogne Franche-Comté, fait savoir, dans un courrier du 15 novembre 1994, que son intervention pour le maintien du patrimoine peut s'élever jusqu'à 30% du montant HT des travaux.
Faites les comptes : 20 %, plus 20 %, plus 30 %, il reste 30 % à trouver. Le Conseil Régional de Bourgogne est sollicité par un courrier du 19 juillet 1998. Le même jour, nous nous rappelons au bon souvenir du District Aéronautique de Bourgogne. La réponse arrive le 28 septembre 1998. Il a coulé de l'eau sous les ponts depuis 1994 ! La réponse est négative et précise que les dispositions de la convention conclue entre l'Etat et la Ville de Joigny stipulent que celle-ci "s'engage à aménager et à entretenir les pistes et bandes d'envol … Aussi je vous invite à réexaminer votre plan de financement en conséquence". Retour à la case départ !
Une solution technique qui conduit à minimiser les coûts est alors envisagée : effectuer un tassement du bitume et le recouvrir d'une couche d'enrobé de 5cm, mais reste lettre morte.
Nous persévérons quand même. En 1999, plusieurs démarches sont de nouveaux entreprises, sans succès. M.Auberger, Maire de Joigny, envisage l'intervention d'une association pour le développement touristique du "Val d'Yonne" et nous demande de participer au financement du solde. Un rapide calcul situe notre contribution à 300 F par an et par membre, soit une augmentation du forfait de 3 %. Certes, 10 ans plus tôt, cela passait inaperçu, l'inflation était encore à 3.6 % (1989), mais en 1999, elle n'était plus que de 0.5 % ! Il va falloir faire des sacrifices !
Qu'à cela ne tienne, sans réfléchir d'avantage la réponse est "Oui, Monsieur le Maire". Ce n'est pas suffisant, l'association de développement touristique du Val d'Yonne refuse de participer.

Les espoirs s'épuisent.

Janvier 1999, sortie du premier numéro du bulletin des Ailes Jovinienne !

Il est fait sous Word, en noir et blanc, sans image, sans photo

Siège social et correspondance :
Aérodrome-Route de Dixmont
89300 Joigny

☎ / Fax 03 86 62 11 82

Affilié F.N.A. n°543

JANVIER 1999

NOUV'AILES JOVINIENNES

Le F.GLVV

Le 19 décembre 1998, les membres du Conseil qui ont pu se rendre disponibles se sont réunis vers 10 h 30 pour décider de l'avenir du F.GLVV. Après bientôt 6 ans de bons et loyaux services, il ne lui reste plus que 275 heures de potentiel. Il convenait de choisir :

-lui faire subir la visite des 2000 heures.
-le changer contre un neuf.

Une 2000 heures et une 6 ans coûtent environ 150 000 FF (moteur, hélice...). Nous avons dégagé moins de 150 000FF de réserve par an au cours de ces 3 dernières années. Sur cette base, nos réserves seraient :

-à fin 1999 de 500 000 FF + 150 000 FF - 150 000 FF(1) = 500 000 FF
-à fin 2000 de 500 000 FF + 150 000 FF - 50 000 FF (2) = 600 000 FF
-à fin 2001 de 600 000 FF + 150 000 FF = 750 000 FF

(1) visite F.GLVV (2) réentoilage D-112

En considérant que la reprise reste de 400 000 FF, cela permettrait l'achat d'un avion neuf, fin 2001. Par contre, à fin 2003, la cagnotte serait de 450 000 FF et la reprise du F.GLVV de 250 000 FF à 300 000 FF, soit 750 000 FF. Beaucoup trop peu donc pour de nouveau acquérir un avion neuf. Il faudrait alors renouveler l'opération visite des 6 ans du F.GLVV !

Un DR-400 neuf, c'est 1 018 000 FF. La reprise du F.GLVV est prévue pour 438 000 FF, il nous manque donc 580 000 FF. Nos économies sont au plus juste et en grattant les fonds de tiroir nous pouvons réunir 490 000 FF. Nous avons obtenu 10 000 FF de plus ou plutôt de moins sur l'addition Robin en passant notre commande avant fin décembre. Il nous manque donc 80 000 FF. Ca tombe bien car c'est justement c'est ce que nos adhérents doivent au club !

Nous avons pesé les avantages et les inconvénients des 2 formules : garder le VV, c'est renflouer provisoirement les caisses, c'est voler sur un avion connu, c'est aussi un entretien de plus en plus exigeant en coût et en temps. Or, n'oublions pas que ce temps est celui de bénévoles. Un avion neuf c'est moins d'entretien, une garantie d'un an et cette fois Robin nous assure "qu'un soin tout particulier sera porté à la fabrication de votre futur appareil, que vous pourrez venir examiner en cours de construction" (avis aux amateurs). Après réflexion, le verdict est tombé..... nous achetons un nouvel avion. Mais comme nous serons "à sec" et la cuve aussi, nous demandons à Robin de nous aider à passer ce cap en nous accordant une traite à fin avril de 100 000 FF. Vous avez donc tout compris, à vos tirelires les retardataires 1998 ! Et, avec les voeux de bonne année adressez au plus tôt, en janvier, les cotisations 1999 !
M Maréchal, commercial de chez Robin ne s'est pas fait attendre, il était là pour le café.

L'immatriculation est déjà connue. Ce sera F.GTPL, il faut prononcer Fox, Golf, Tango, Parisot, Linou, (c'est le nouvel alphabet aéronautique) et vous pouvez aussi prononcer Pépé Linou !

Vu dans la presse locale
Mais à qui peut bien faire penser l'article ci-joint.

Revue de Presse

*Volez ! n°20 -Janvier 1999-En cas de givrage-Denis Eugio. L'auteur nous propose, en cas de givrage ; la liste de vérification suivante: "**M.E.C.R.** ; M pour Mixture plein riche ; E pour Essence ouverte sur un autre réservoir le cas échéant et pompe en marche ; C, pour Carbu, réchauffe tirée sur chaud, et Compensateur réglé pour tenir la vitesse de finesse max ; R, pour Radio pour afficher si possible une fréquence de contrôle et prévenir de la vache imminente. Avec un peu d'entraînement, vous saurez égrener cette liste en quelques secondes. Vos chances de givrage seront diminuées d'autant."*

*Info-Pilote n°514-Janvier 1999-Actualités-Lobbying pour les mono-"Un groupe de 16 constructeurs et opérateurs s'est formé dans le but de faire évoluer les règles en **Europe** concernant le transport public sur monomoteur..."*

*Aviation & Pilote n° 299-Décembre 1998-Contact-Quand les diesels attaquent ! "On connaissait jusqu'à présent sur le créneau du diesel (ou jet fuel) que le Morane-**Renault** et le Teledyne-Continental GAP. Quelques informations ont commencé à filtrer sur le projet Textron Lycomming (...) Un moteur développé par Detroit-Diesel (...)dont le propriétaire est également propriétaire de VM-Motori (...) De son coté le britannique Mark Wilksch, (...) travaille dans la plus grande discrétion sur une gamme de deux-temps diesel, de 120 à 300 cv..."*
En voilà une bien grande agitation autour de notre petite activité ! Les études de marché prédiraient-elles un renouveau de notre aviation de tourisme et d'affaires ?

1999

ATTENTION ! Si ce n'est déjà fait, pensez à prendre votre assurance, (signer le formulaire et régler la cotisation F.N.A.) avant le 1er vol de l'année 1999.

Nous formulons le voeu qu'avec l'aide de tous et de chacun(e) nous franchirons le seuil des 40 membres au cours de cette année.

BONNE ANNEE AERONAUTIQUE

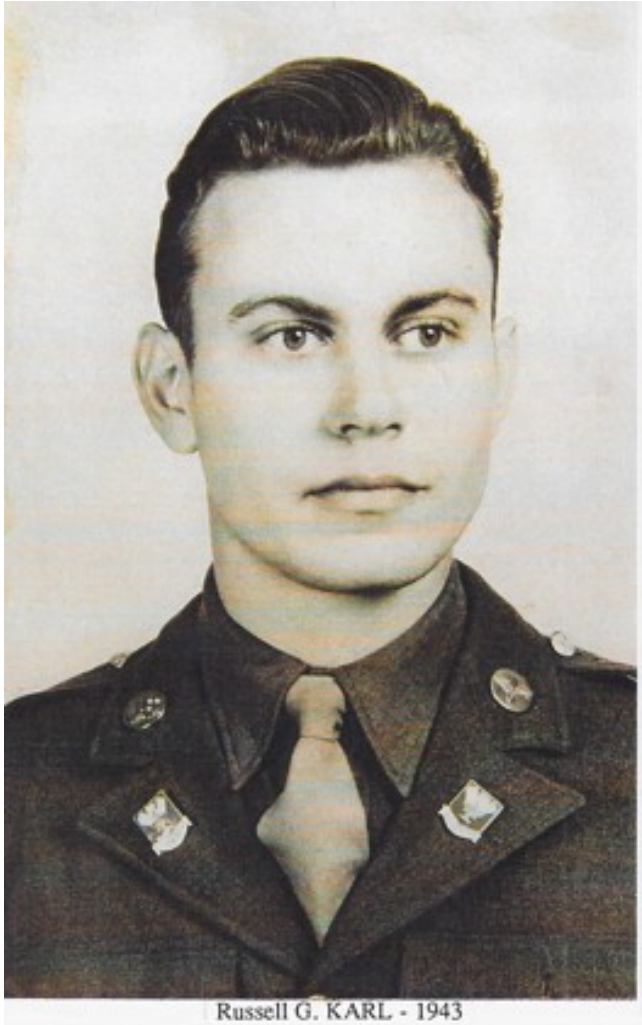
Le second et dernier numéro de l'année sort en avril.

On y retrouve une "Revue de presse", puis un *"Calendrier"* qui redonne les dates de la "journée travaux" (29 mai), de notre "Jour le plus long" (19 juin) et la soirée prévue ce même jour. Une rubrique *"Bienvenue"* pour accueillir les nouveaux membres, et une dernière nommée *"Attention"* rappelant diverses règles aéronautiques existantes et la naissance de nouvelles applicables à partir du 1er juillet 1999.

Il faut attendre l'an 2000 pour connaître le contenu du numéro suivant.

KARL RUSSEL

Le 10 septembre 1944, Karl Russel, opérateur radio, survole le jovinien à bord d'un B17 en perdition. L'appareil se pose entre Senan, Neuilly et Champlay, train rentré. 55 ans après, le 7 septembre 1999, nous avons l'honneur de le recevoir, au club et de lui faire survoler le théâtre de sa première venue dramatique, deux de ses compagnons son morts au cours de cette mission. Le vendredi suivant, le 10 septembre, il est reçu à Senan par les maires de Senan et de Champlay qui ont organisé une cérémonie en son honneur.



Russell G. KARL - 1943

Départ pour un survol du lieu de sa mésaventure

Karl Russel Ecusson 457th Bombardment group 1944 1945 et la devise en français SVP !

Karl Russel, son épouse et une partie des membres des Ailes Joviniennes venus l'accueillir.

LE Rall YGOLOT

SAMEDI 20 SEPTEMBRE 1997

EXTRAIT DU REGLEMENT

I-EPREUVE AERIENNE :

1°) Chaque équipage comprend 2 pilotes. L'un des pilotes assure le trajet aller, l'autre le trajet retour. L'équipage qui n'a pas procédé au changement de pilote est éliminé. Les élèves sont accompagnés d'un moniteur; dans ce cas, il y a donc trois personnes à bord.

2°) L'équipage tire au sort une fiche sur laquelle lui sont indiqués sa destination,le type d'avion utilisable, le temps alloué et une épreuve surprise.

...

II- AMUSONS-NOUS !

1°) RALLYE "MLNM" (Micro-Légers Non Motorisés)

Chaque équipage reçoit les feuilles de papier nécessaires à la conception de 2 "MLNM". Chacun lance son prototype à partir d'un point de référence. Des bonifications sont allouées en fonction des distances parcourues entre la base de lancement et le nez des "MLNM" après arrêt total.

2°) RALLYBEROUETTE

Un parcours chronomètré en 2 étapes est réalisé en brouette par l'équipage. Comme pour l'épreuve aérienne, pousseur et poussé échangent leur rôle pour chacune des 2 étapes.

3°) RALLYFICELE

Les 2 concurrents attachés l'un à l'autre, pieds entravés effectuent un parcours dans les meilleurs temps possibles.

III- RALLYMENINGES

Les concurrents répondent au questionnaire qui leur est communiqué.

1- Le 25 juillet 1909, Louis Blériot s'élance à 4 h 35' pour la traversée de la Manche. De quel jour de la semaine s'agissait-il ?

...

5- A 3 h 56', le 21 juillet 1969, Neil Armstrong pose le pied sur la Lune. Quels sont ses premiers mots :

-"Je tâte le sol du bout de l'orteil"

-"Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité"

-"La lumière est très bonne, tout est facile à voir"

6- L'aéroclub de Joigny, Les Ailes Joviniennes, en Juin 1955, participe HORS CONCOURS, à une épreuve nationale. S'agit-il :

-de la coupe S.G.F. (Société Générale de Fonderie)

-de la coupe Jean Raty

-de la coupe du journal Les Ailes (Prix Henri Farbos)

…

10- L'altitude indiquée à l'atterrissage, l'altimètre étant calé à 1 013,2 hpa est appelée:

-QFE -QFF -QBC -QWC -QNE

…

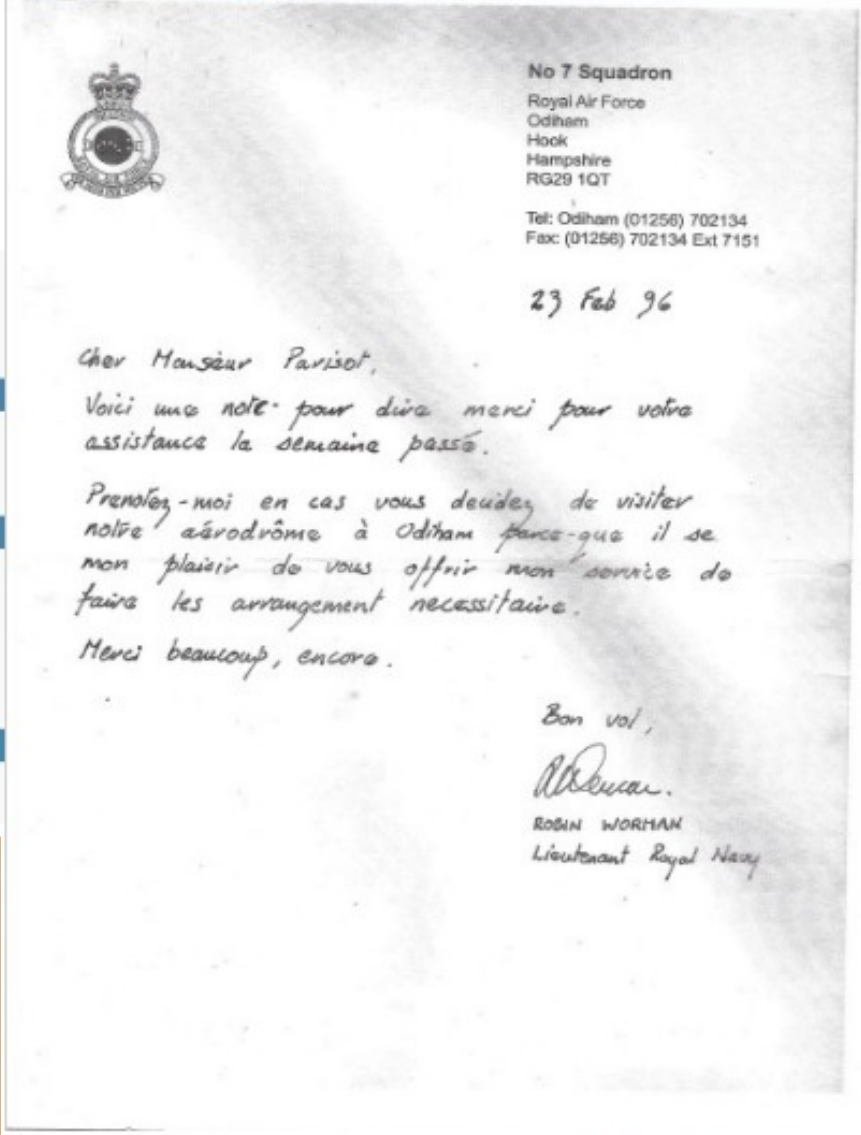
15- Avec une déclinaison magnétique *Dm = 5° W*, une déviation du compas *d = +2,* il faut pour tenir un cap vrai *Cv = 092* afficher au compas un cap de :

- Cc = 092
- Cc = 095
- Cc = 099
- Cc = 085

Rôle	Hélicoptère de manœuvre et d'assaut
Constructeur	Boeing
Premier vol	21 septembre 1961
Mise en service	1962
Date de retrait	Toujours en service
Nombre construit	+ 1 200 (août 2012)
Équipage	
3 pilotes, 44 soldats ou 24 civières	
Motorisation	
Moteur	Avco Lycoming T55-L-712
Nombre	2
Type	turbomoteur
Puissance unitaire	2 796 kW / 3 750 ch
Nombre de pales	2 × 3
Dimensions	

Diamètre du rotor	18,29 m
Longueur	fuselage : 15,9 m avec les rotors : 30,18 m m
Hauteur	5,70 m
Masses	
À vide	10 185 kg
Avec armement	12 100 kg
Maximale	22 680 kg
Performances	
Vitesse maximale	300 km/h
Plafond	2 590 m
Vitesse ascensionnelle	605 m/min
Distance franchissable	2 060 km
Armement	
Interne	• 2 x M-134 (7,62 mm) • 1 x M60 (7,62 mm)

Chinook de la Royal Air Force à Joigny



No 7 Squadron
Royal Air Force
Odiham
Hook
Hampshire
RG29 1QT

Tel: Odiham (01256) 702134
Fax: (01256) 702134 Ext 7151

23 Feb 96

Cher Monsieur Parisot,

Voici une note pour dire merci pour votre assistance la semaine passé.

Prenotez-moi en cas vous deuiez de visiter notre aérodrôme à Odiham parce-que il se mon plaisir de vous offrir mon service de faire les arrangement necessitaire.

Merci beaucoup, encore.

Bon vol,

ROBIN WORMAN
Lieutenant Royal Navy

Un an après, un équipage jovinien répond à l'invitation du Lieutenant Robin Worman. Hélas, celui-ci était en formation sur une base US.