

VICTOR ZOULOU

SPECIAL RECITS DE PILOTES



N° 19

Le mot du Co-Président Michel Bilotte :



Lors du compte rendu moral et d'activité, de la « fameuse » Assemblée Générale 2015, j'avais souligné la progression notable de nos résultats : « Nous avons changé de division ! »

Je ne pensais pas si bien dire puisque l'année écoulée nous avons réalisé plus de 1000 heures de vol et délivré 17 brevets de pilote d'avion et d'ULM.

Le hasard n'est pas responsable de ces formidables résultats, nous les devons à trois grandes catégories « d'acteurs », tous bénévoles de surcroît.

Nous avons des techniciens qui permettent à VICTOR LIMA, à ZOULO FOX et à OSCAR YANKEE d'être toujours disponibles, merci à eux, ils se reconnaîtront.

Nous avons les Instructeurs qui se relaient auprès de nos élèves pilotes, sans relâche, avec des « météo » pas toujours faciles, mais dans la plus grande sécurité, ils s'entraident et se succèdent selon les disponibilités de chacun, week-end compris et nos élèves pilotes progressent vite.

Ils transmettent généreusement leur savoir, c'est vraiment super !

Enfin il existe la catégorie des anonymes qui œuvrent à la compta, au sol, donne des cours, répare, construit, organise, désherbe, etc ... Bravo aussi ! c'est beaucoup de temps passé mais c'est gratifiant.

Pas de hasard donc !

Gardons notre enthousiasme et « nos manches retroussées », 2016 sera pour nous, un grand cru aéronautique avec de nouveaux pilotes Révélois.

Bienvenue
au Club !
M.B



L'aéroclub bat des records en vol :



L'assemblée générale de l'aéroclub a eu lieu dans la salle du conseil de la mairie de Revel. Elle a réuni 55 membres actifs du club, en présence de Francis Costes, adjoint au maire en charge des sports et des associations de la ville. Les coprésidents, Michel Bilotte, Michel Moreliere et Patrick Gaudin entamaient par un bref rappel des objectifs et le bilan moral et d'activité de l'année 2015. Sur ce point, les résultats obtenus dépassent toutes les meilleures prévisions.

Plus de 1000 heures de vol

En effet, avec seulement trois appareils à disposition, près de 1011 heures de vol ont été réalisées. Un score jamais atteint dans l'histoire récente de l'aérodrome.

Ce résultat est à rapprocher du nombre de licenciés qui est à ce jour de 93, soit trois fois plus qu'en 2007 qui ne comptait que 32 licenciés. Il est surtout important de noter que la formation est l'activité prépondérante de l'aéroclub de Revel. Cette année, six candidats élèves pilotes ont obtenu leur brevet théorique et pratique de pilotes d'avion. Quatre autres ont obtenu le brevet complet de pilote privé avion et enfin, cinq ont réussi leur brevet de pilote ULM 3 axes de type avion. Neuf jeunes lycéens ont réussi le brevet d'initiation à l'aéronautique.

Le bilan financier est positif, faisant la part belle aux investissements permettant aux membres du club de voler sur des appareils modernes et fiables. Les projets 2016 verront la mise en vol, vraisemblablement cet été, d'un avion quadriplace d'école et de voyage, l'Océanair, construit par les membres du club. La coopération avec les élèves ingénieurs d'ISAE Sup Aéro se poursuit et ces derniers vont finir d'assembler leur avion léger adapté aux pilotes handicapés. Sans oublier aussi les 70 ans de la création de l'aéroclub, qui seront fêtés dignement !

Des brevets en 2015

Brevets de base théorique et pratique :

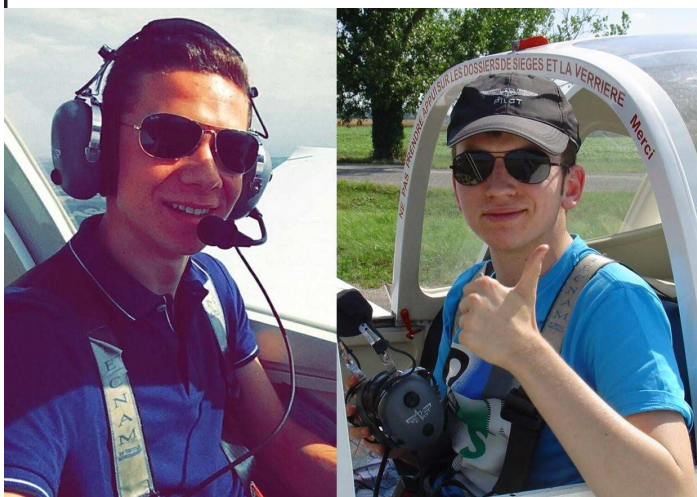
Marie Dominique Pierquin de Saint-Ferréol, Louis Loubies de Pompertuzat, Martin Rozis de La Jallabertie, Damien Bourrières de Cuq-Toulza, Julien Lenhardt et Gauthier Julien de Revel. **Brevets de pilote privé complet :** Guillaume Tinturier de Sorèze, Emmanuel Ray de Palleville, Dominique Miro Pdovani de Buzet, Cedric Boudaud de Revel.

Brevet complet U.L.M. : Jean-René Brunet d'Aucamville, Mamodaly Cassam de Castres, Patrick Gaudin de Cuq-Toulza, Jean-Pierre Dubois de Labruguière, Michel Bilotte de Roumens.

Brevet instructeur avion : Patrick Gaudin.

Brevet instructeur U.L.M. : Bernard Vilotte de Sorèze et Denis Durand de Nailloux.

Deux nouveaux jeunes pilotes à l'aéro-club :



Bon début d'année à l'Aéroclub de Revel. En effet, en plus des nouveaux élèves lâchés récemment, Honoré Bonbon et Mickaël Lauret, les pilotes-instructeurs et l'instructeur théorique, ont eu le plaisir de voir deux de leurs élèves, Louis Loubies, 17 ans et Julien Gauthier, 18 ans, réussir brillamment leur licence de pilote privé (PPL - Pilot Private licence).

Lors des tests en vol, malgré une météo des plus désagréable, ils ont effectué les déroutements sur d'autres aérodromes que celui prévu. Leur testeur, Michel Godat, a pu apprécier la qualité de la formation des jeunes et leur capacité à réagir en vol face à l'imprévu. D'autres jeunes se préparent aussi à ces tests pour cette année 2016. Initiation dès 13 ans : Pour les plus jeunes, on peut débiter sa formation dès 13 ans avec le Brevet d'initiation à l'aéronautique (BIA). A l'aéroclub de Revel, chaque année, ils sont une dizaine de jeunes à se retrouver le samedi pour suivre cette formation. Après ce BIA, il est possible d'obtenir, en France, un premier brevet de pilote dès l'âge de 15 ans. Ce «Brevet de Base», dont c'est d'ailleurs le nom, permet à son titulaire



de voler seul à bord, jusqu'à l'obtention d'une autorisation spécifique, à bord d'un

avion de type identique à celui sur lequel il a passé son examen. Il peut ainsi voler dans un rayon de 30 kilomètres autour de son aérodrome de départ, hors des espaces aériens contrôlés. Le coût d'un «Brevet de Base» est de l'ordre de 1 500 € à 2 000 €, soit le prix d'un deux-roues à moteur. «La Licence de pilote la plus répandue est le PPL que viennent d'obtenir nos deux jeunes, explique Joël Moithy, instructeur à l'aéroclub de Revel. «Elle permet à son titulaire de piloter un avion léger sans percevoir de rémunération, dans l'espace européen, avec ou sans passagers à bord. Il s'agit donc d'une licence de pilote de «tourisme». Pour l'obtenir, il faut l'aptitude médicale requise, appelée Classe 2. Aucune norme draconienne n'est requise et le port de verres correcteurs n'est pas du tout incompatible avec le pilotage. Il faut aussi avoir suivi une formation théorique et pratique, au sol et en vol, sanctionnée par un examen théorique et un examen pratique en vol». Et d'ajouter : «un minimum de 45 heures est imposé par la réglementation en vigueur». Le budget global pour passer cette licence de pilote privé est de 2000€ à 2500€. En 2016, à l'aérodrome de Revel/Belloc, siège de l'aéroclub, dix élèves préparent le BIA et auront leur examen en Mai, tandis que huit élèves tenteront le «Brevet de Base» et quatre celui de pilote privé (PPL). «Quand vous prendrez l'avion d'ici quelques années, peut-être que vous aurez un révélois aux commandes», ajoute avec une pincée d'humour Joël Moithy. En 2015, avec un record d'heure de vol battu (1 011h), l'aéroclub de Revel a eu six candidats élèves pilotes qui ont obtenu leur brevet théorique et pratique de pilotes d'avion. Quatre autres ont obtenu le brevet complet de pilote privé avion et enfin, cinq ont réussi leur brevet de pilote ULM 3 axes de type avion. Neuf jeunes lycéens ont réussi le brevet d'initiation à l'aéronautique (BIA). Coprésidé par Michel Morelière et Michel Bilotte et Patrick Gaudin, l'aéroclub de Revel fêtera cette année son 70e anniversaire.

La Dépêche du Midi

Trois récits d'élèves-pilotes :

Mickaël Queudet :

Ma rencontre avec l'aéroclub de Revel c'est faite un Dimanche d'Octobre 2014 où je suis venu à l'aérodrome. J'ai rencontré Joël, il m'a présenté l'aéroclub, les avions et les structures de l'aérodrome.

Il m'a proposé la formation au BIA, je me suis inscrit de suite et j'ai commencé ma formation au BIA le samedi suivant. J'ai obtenu le BIA au mois de Juin 2015 avec la mention Très Bien. L'aéroclub m'a par conséquent offert une heure de vol gratuite. Ma formation au pilotage s'est poursuivie avec comme instructeur Jean-René Brunet.

J'ai également volé avec Patrick Gaudin et ce jusqu'au 5 décembre 2015. Cette date, je m'en souviendrai pendant longtemps ! C'était le jour de mon lâché. C'est le jour où Jean-René m'a dit après un tour de piste alors qu'on roulait encore vers le parking : "Je vais te lâcher, tu vas partir en solo".

Je le dépose, il remplit les papiers réglementaires et me dit "Fais attention, le comportement de l'avion ne sera pas le même et s'il y a un problème, j'ai une radio".

Je démarre donc, je m'aligne piste 13 et je décolle. Ca y est. Je vole seul. Je fais un tour de piste et je me repose. J'ai évidemment reçu mon verre d'eau. Ce fut pour moi une grande expérience, un grand bond en avant dans ma formation de pilote et de grandes émotions quand on descend de l'avion, le sourire jusqu'aux oreilles.

Emotion également pour l'instructeur Jean-René, qui était content de voir son élève à qui il a fait faire son premier vol BIA. C'était également son dernier vol avec moi avant de partir dans le Nord.

Après le lâché, j'ai continué ma formation avec Patrick Gaudin et Pierre Cloarec, j'ai fait mes premières navigations, j'ai été lâché sur un nouvel aérodrome, celui de Castres.

Je vais passer le Brevet de Base d'ici pas longtemps et ensuite je vais continuer vers le PPL.

En parallèle, je prépare le concours au Cycle Préparatoire ATPL à l'ENAC.

Nous lui souhaitons bien sur tous nos vœux de réussite.



Gauthier Julien : Récit de son vol-test PPL:



Nous sommes, Michel Godat, examinateur-testeur, et moi-même, montés à bord du Tecnam P 2002 F-GRVL, samedi 5 mars en début d'après midi.

La navigation prévue était la suivante : A/R Rodez. La météo du jour n'est pas encourageante pour mettre un chrétien en l'air. Vent important prévu sur le trajet, turbulence, et, condition ô combien importante, visibilité très basse, notamment sur l'Aveyron.

Il apparaît donc très clairement que nous n'irons pas à Rodez, dès lors, le programme de Michel évolue :

Nous partirons comme si la météo permet de rester en VMC et nous nous déroutons dès que le plafond deviendra trop bas.

Le décollage effectué, nous prenons un cap nord et ressentons déjà la vigueur du vent, mais le plus préoccupant reste le plafond : nous n'atteindrons pas Grailhet.

Changement de programme au dessus de Puylaurens : Nous prendrons la direction de Pamiers et nous y réaliserons tous les exercices de manies, avec un vent important où je recevrais d'excellents conseils de Michel sur celui-ci.

Enfin de retour sur Revel et un atterrissage pas facile à gérer pour moi aussi, à cause du fort vent de travers.

Appareil posé et selon la blague « pas cassé », on roule sur la piste pour rejoindre ensuite le parking, on quitte la radio et c'est l'arrêt moteur.

Débriefing :

"Pour toi aussi la météo ne nous a pas vraiment aidé mais une bonne navigation..."

Ce PPL, là est la question, l'ai-je ou pas ?

Shakespeare ne réécrira pas mon histoire et ce fut avec un très grand plaisir que j'apprends la réussite de mon test par Michel Godat, que je remercie encore pour ses conseils au briefing, de pilotage et de sa sympathie.



Louis Loubies : Récit de son vol-test PPL :

D'abord l'arrivée au club à 7:00 pour un départ initialement prévu pour 8:30, un peu stressé (je l'avoue !).. J'essaye de finir la préparation de ma navigation (LFIR/LFCR/LFIR), dossier MTO, Notams, calcul de la dérive, performances avion... Une fois fini l'étude de mon vol, Michel Godat (FE), arriva vers 8:30.

Nous nous installons, et vient le moment de lui présenter ma navigation... Après la présentation de partie MTO je lui dis que la météo n'est pas au top aujourd'hui, que je ne pensais pas trop le vol possible sur Rodez

Tout se passe très bien grâce à Michel car il me met à l'aise. Vient le moment de monter et de s'installer dans l'avion, tout c'est passé très vite et au moment du décollage je sens un fort vent de travers...

Arrivé sur Albi (point tournant de ma nav), je dis à Michel :

" Si j'étais seul je ne continuerais pas plus loin..."

"Pas de soucis Louis, nous allons évoluer sur Albi!"

On en profite pour effectuer les exercices de mania au programme.

Arriver sur Albi, on décide d'un déroutement sur Montauban... La météo est meilleure sur Montauban mais des turbulences ne cessent de nous secouer le long du vol puis se calme un peu.

Enfin une arrivée sur Revel et un atterrissage difficile à gérer à cause toujours du fort vent de travers.

Vitesse et appareil contrôlés, on dégage la piste, on roule au parking, clôture radio et arrêt moteur.

Débriefing :

"Le vol c'est bien passé mais la météo ne nous a pas vraiment aidé..."

"D'accord"

"Je t'attends au club-house, je te laisse faire la paille"

Une fois à l'aéroclub je ne savais pas encore vraiment si j'avais obtenu mon PPL ou pas...

Michel Godat me fait signer un papier, avec le stress je ne l'avais pas lu mais en fait c'était mon attestation provisoire !

Et avec un grand sourire il me dit : Voilà c'est fait ! Ouufff !!! Enfin !! La pression redescend petit à petit, prend place à ce moment à de la joie, de la fierté ! Enfin je vais pouvoir savourer ce fameux baptême, le



verre d'eau qui me refroidi très vite ! Déjà deux ans et demi... Cela passe très vite. Vivement la qualif C172 !

Patrick Gaudin, Pilotes Multi-Cartes :

C'est l'un des trois co-présidents de l'aéroclub, mais encore ?

Il travaille chez Air France comme pilote de Boeing 777.

Il a réalisé à ce jour, une excellente carrière, commencée comme Mécanicien Navigant de bord en 1980



sur B 727. Puis à la suppression des Mécaniciens Navigants sur les lignes commerciales, les militaires eux continuant à garder cet homme indispensable à notre sens, il a effectué sa transformation comme pilote d'avion de ligne en 1986 sur B 727. Il a continué sa carrière de pilote de ligne, passant ses autres qualifications sur les autres avions de la compagnie Air France.

Actuellement il est Commandant de Bord confirmé sur Boeing 777, mais aussi instructeur et examinateur, tant au sol sur simulateur qu'en vol évidemment.



Alors quoi d'autre ? Tout simplement qu'il a effectué sa formation de FI (Instructeur pour les néophytes) sur le Tecnam P

2002 JF et sur le Cessna 172 G 1000, sous la houlette de Michel Godat, pilote professionnel instructeur-examinateur (FE). Il a démarré une nouvelle « carrière » d'instructeur à l'aéroclub de Revel-Montgey avec les élèves-pilotes de quatre stages à la file, les nouveaux Team Leader et les anciens et cela va continuer. Il est très apprécié des élèves, mariant le sérieux du formateur, la gentillesse et l'humour que nous lui connaissons, mettant l'élève à l'aise. Au fait, il a aussi été breveté pilote d'ULM sous la houlette cette fois de Bernard Vilotte (FI et FE), Bravo Patrick !

Il envisage déjà de passer le FI ULM, infatigable et tellement sympa cet homme !



Du FBXZF au FGRVL 30 ans !

Mon premier vol a lieu en 1986, à bord du Cessna du club le FBXZF. En Place gauche Aline Ricalens ma tante. Grâce à ses relations j'ai la chance de faire un vol d'initiation à la voltige, à Carcassonne, sur CAP10. C'est la révélation !

La même année je présente la sélection en vol à AVORD sur Cap10. 12 vols, 20 candidats, 12 places. Je suis retenu. En 1987 j'intègre



Insigne d'élève pilote. Une seule aile !

l'Ecole Militaire de l'Air à Salon de Provence, puis la Division des Vols sur Fouga Magister. Un an et 170 heures de vol plus tard, c'est l'orientation vers « La Chasse » et je rejoins l'Ecole de Chasse à TOURS, sur Alpha Jet. L'objectif, le **brevet de pilote de Chasse**, le **Macaron** comme on dit dans le jargon. Le Macaronnage consiste à la remise de l'insigne. Le parrain dégrafe l'insigne d'élève pilote, le jette à terre et l'écrase avec son talon. J'ignore d'où vient cette tradition.



Brevet de pilote de Chasse

En janvier 1990 départ pour CAZAUX, à l'ETO (Escadre de Transformation Opérationnelle) toujours sur Alpha Jet. Cette fois c'est du sérieux, on va sentir la poudre. Pendant 6 mois nous effectuerons des missions de tir Air/Air, de tir Air/Sol, de combat aérien, d'assaut basse altitude, etc.. A l'issue du stage on choisira son Escadre selon le classement. Nous révisions tous de faire du M2000. Il n'y aura que 2 places pour 16 ! J'irai à COLMAR sur M III. L'avion est réputé difficile, je verrai bien. Je suis affecté au 1/13 « ARTOIS » pour 4 mois de formation initiale sur MIII B/BE. La « Mecque » du combat aérien en très Basse Altitude. Je me souviens de mon premier vol comme si c'était hier.

« On est le 21 septembre 1990, l'avion est en configuration lisse, sans bidon additionnel. Aligné sur la piste, je mets Plein Gaz sur frein, je vérifie les paramètres moteurs, Tachy, T4, pas de voyant rouge au tableau de panne. C'est bon je lâche les freins et je casse la manette. PC mini, injection, pendulage, allumage, pleine charge. Ça pousse, ça va vite, c'est incroyable. L'avion décolle, fort cabré, le train rentre tout seul ! Merci moniteur ! Rien à voir avec le Fouga ou l'Alpha Jet. On est dans une autre dimension, celui de la « Post Combustion », la « Réchauffe » comme disent les anciens. J'ai presque 400 heures de vol et je suis largué pendant la course au décollage, ça promet ! Après un vol de familiarisation avec l'avion en moyenne altitude, nous rentrons au terrain. J'entends encore le moniteur dire « RAMOND, c'est le début de la mission ! Faut poser la bête ».

Break sous 4 G, tout réduit Aérofreins sortis. On passe de 450 Kts à 210 Kts en 180 degrés de virage. Le train sort, les voyants sont rouges puis finalement on a les 3 vertes, signe que tout va bien. La piste disparaît sous 45 degrés, faut y aller, dernier virage nez haut tout d'abord, le badin indique 200 Kts, nez bas pour les garder, pendant le dernier virage. Aligné face à la bande ça défile vite. On tient 180 Kts, 15 degrés d'incidence et on vise le tout début de la piste. On touche en 2 points, parachute de queue et freinage aérodynamique. 100 Kts roulette de nez au sol et freinage en douceur, surtout éviter la surchauffe, les freins ne sont pas en carbone. Un fois l'appareil contrôlé, « bande lente » pour larguer le « pébroc », de préférence au plus près du bord de piste. Encore merci moniteur ! Je n'ai rien vu, ça va vite, trop vite mais c'était bon ! Retour en salle d'opération pour le débriefing. Premier vol, vol « Cadeau ». Demain ce sera différent ».

Je comprends mieux la tête des copains qui m'ont précédé. Cela paraît infaisable, et pourtant ...

Le 21 janvier 1991 j'intègre l'Escadron de Chasse « 2/13 Alpes, Chevalier Bayard », sa devise « **Jeunesse Oblige** ». Le plus jeune Escadron de Chasse de la Force Aérienne Tactique, car le dernier créé. L'avion le « MIRAGE VF » (prononcer 5F), était destiné à l'armée de l'Air Israélienne mais n'a pas été livré en raison de l'embargo de 1973. Sa mission est l'attaque au sol TTBA de jour et la mission secondaire « d'Epdandage ». Ici pas question de traiter des cultures agricole. On balance de la mélasse sur les troupes au sol. En temps de Guerre ce serait du chimique. Il n'y a pas de biplace type MIRAGE V. La première sensation lors du lâcher, se traduit par le calme dans la cabine du monoplace après le mise sous tension. Pas de bruit parasite dans les écouteurs, juste celui de ma respiration à travers le masque à oxygène.



Je suis seul, enfin ! Pas longtemps, la radio crépite ! C'est le « check radio » du leader, je bondis sur l'alternat radio et les automatismes acquis en transformation prennent le pas sur cette quiétude éphémère. C'est parti !

Au retour de vol un groupe nous attends sur le tarmac pour marquer le lâcher sur monoplace. C'est le « bac à huile hydraulique, graisse grahphité et que sais-je encore ... ». Pas d'échelle, j'enlève l'anti-G dans l'avion et descends dans le bac aux relents douteux. Ils peuvent tout me faire je suis lâché. Quelle satisfaction !

Après 4 années de formation j'obtiens le brevet de Chef de Patrouille. Le bâton de Maréchal si on peut dire.

Les années passent et il est temps pour moi de prendre une Escadrille. En 1994 arrive le moment du retrait des MIRAGES VF. Il sera remplacé par les F1CT. Mais il faut aussi réduire le format de la 13^{ème} Escadre de Chasse qui passera de 3 à 2 Escadrons. Le 2/13 est dissout et je suis affecté à NANCY au « 2/3 Champagne » sur MIRAGE 2000D, avion biplace, dont l'équipage est composé d'un Pilote et d'un Officier Système d'Arme. Le MIRAGE 2000D est un véritable bijou de technologie. Il est équipé de commandes de vol électriques, de 2 centrales à Inertie hybridées GPS code P, d'un système de suivi de terrain très performant, de contre-mesures efficaces et possède la capacité à délivrer de l'armement guidé laser. Il est encore aujourd'hui l'un des atouts majeurs de la puissance de l'arme aérienne française. Après 4 ans de monoplace j'apprends le vol en équipage, une expérience humaine extraordinaire, empreinte de confiance, et de fraternité, notamment pendant les missions en opérations extérieures (OPEX). On apprend à se connaître, avec nos qualités et nos défauts et lorsque cela fonctionne, à bord, nous sommes 3 ! La machine est fabuleuse, d'une précision redoutable et qui dispose d'une panoplie d'armement impressionnante. Une belle aventure qui durera 10 ans. Je quitte l'Armée de l'Air en 2004 avec un peu plus de 2000 heures de vol, après 2 années passées comme « Chef des Opérations » au 3/3 « Ardennes » dont la devise est, **Ne Recule Ni Ne Dévie**, puis c'est le retour à Revel en 2009.

C'est alors que je décroche mon téléphone et contacte l'Aéroclub. Un certain Michel BILOTTE me propose un rendez-vous que je m'empresse d'accepter sur le champ. Je sens le bonhomme passionné et passionnant ! Après quelques mots de présentation je me retrouve assis en



place droite du Tecnam sans trop savoir comment ! C'est dire la faculté qu'a Michel à partager sa passion. Me voilà repris par le virus, après 5 ans d'interruption de vol.

Hélas des impératifs et des obligations me poussent à différer ma formation, mais je garde contact avec le club et en 2012 je participe à l'élaboration du meeting aérien organisé par l'ARDT et l'Aéroclub. Cette manifestation me permet de côtoyer plusieurs membres du club dont j'ai pu apprécier le dévouement et le sérieux. Cette ambiance me plaît ! C'est sûr je reviendrai voler ici un jour ...

En 2013, j'intègre l'équipe AFIS de l'aéroport de CASTRES-MAZAMET ce qui élargi mon expérience avec l'aviation privée coté sol. Les ingrédients sont réunis, il n'y a plus qu'à !

Pour Noël 2016 je reçois en cadeau un bon pour 2h00 de vol en instruction. Je remettrai le pied à « l'échelle » avec Bernard VILOTTE. Que du plaisir à nouveau. Je me régale, lui aussi. Puis arrive le contrôle en vol que je passerai avec Michel GAUDAT afin de renouveler ma SEP et repartir tout seul.

30 ans entre le premier décollage de Belloc et le lâcher sur le FGRVL. Il y a moins laborieux comme progression je vous l'accorde.

Henri Ramond

NB : Henri est aussi l'un des formateurs du Team Leader de l'Aéroclub de Revel; Le voici en compagnie des jeunes de la promotion Saint Exupéry.



Le commandant Marc Scheffler, bien connu d'Henri, de Djo et ses jeunes du Team Leader vient d'écrire un magnifique livre «La guerre vue du ciel» :



Avec autant de minutie et de suspense dans le récit, c'est tout simplement une première. Il s'agit des confidences d'un pilote de chasse sur Mirage 2000 D. Il revient dans ce livre paru chez Nimrod sur toute sa carrière opérationnelle. Les moments d'intense joie dans la vie d'un pilote, de son arrivée à l'escadron jusqu'à ses missions les plus exaltantes, aux doutes qui le rongent parfois lorsque certaines étapes sont particulièrement difficiles à franchir, comme le ravitaillement en vol.

Dans cette biographie, le commandant Marc Scheffler livre tous les détails de ses missions en RDC, en Afghanistan ou encore plus récemment en Libye. Il raconte avec la précision qu'exigent les missions de bombardement l'intensité des moments passés dans sa cabine de Mirage 2000 D. Le lecteur se trouve également plongé dans des exercices internationaux tels que Red Flag. 462 pages de partage d'une passion, d'une vie donnée au service de son pays au cœur des missions les plus sensibles et les plus déterminantes pour la France. Breveté pilote de chasse en 1998, le commandant Marc Scheffler compte aujourd'hui plus de 3 800 heures de vol, dont près de 2 200 heures sur Mirage 2000D. À bord de cet avion optimisé pour le bombardement de précision, il a participé à dix détachements opérationnels et effectué plus de 150 missions de guerre en Afghanistan, en République démocratique du Congo et en Libye. Missions d'appui feu au profit des troupes au sol, shows of force, bombardements de jour comme de nuit, le commandant Marc Scheffler a vécu au cours de ses quinze années de carrière opérationnelle des situations extraordinaires.



Le 5^{ème} RHC est venu saluer l'aéroclub de Revel



les 5 et 6 mars :
Michel Bilotte avait reçu un appel téléphonique du 5^{ème} RHC, l'informant du passage lors de ce W-E de leurs hélicoptères, en manœuvre sur le secteur et stationné à Castres.

Notre aéroclub compte deux Ex-ALAT, Michel Godat (Pilote Puma) et Joël Moithy (Mec Nav) qui œuvrent en son sein comme FE et Responsable Pédagogique ATO pour Michel et CAEA au BIA et GI pour les élèves-pilotes et le Team Leader.

Ce fut un réel bonheur de retrouver le fer de lance de l'aéro-combat, merci pour votre visite et à bientôt !



Résultats du premier trimestre 2016 :

Lâchés Avion :

Mickaël Queudet
Honoré Bonbon
Guillaume Gardien
Léa Vatinel

Lâchés ULM :

Tahar Agoun

Qualification Cessna 172 :

Emmanuel Ray

Renouvellement SEP :

Michel Morelière

Henri Ramond

PPL pratique :

Louis Loubies

Gauthier Julien



Humour aéronautique :

Entendu sur la fréquence Tour de Toulouse Blagnac (118.10 MHz) :



Pilote : Air France 120
Echo Bravo, en approche 4 nautiques finale ILS 33 gauche.

Contrôleur : Air France 120 Echo Bravo, autorise atterrissage piste

33 gauche, le vent est calme.

Pilote : L'équipage aussi !

Contrôleur : Air France Echo Bravo, correction, le vent est nul...

Remontant la piste de l'aéroport de Figari - Sud Corse:

Juste après le décollage du seul vol régulier de la journée, le F-TQ se trouve nez à nez avec un troupeau de moutons qui traverse devant.

Transcription du dialogue avec la tour sur 120.30 MHz :

Pilote : Figari Tour, de Fox Tango Québec, je continue ou j'attends le décollage du troupeau de moutons ?

Contrôleur (après 20 secondes de silence) :

ffffff ! Bougez pas, on envoie un véhicule de piste.

Deux minutes plus tard, les moutons étaient évacués. On a repris la phraséologie officielle et Tango Québec a pu décoller. L'explication avec le berger n'a pas eu lieu sur la fréquence. Dommage !

