

AERO-CLUB DES COTES DU NORD



LIEN D'INFORMATION DES AERO-CLUBS



LANVORAMA

TOUT POUR LA MAISON

- MATERIAUX DE CONSTRUCTIONS
- BOIS - ISOLATION - CLOTURES
- CHEMINEES - PAPIERS-PEINTS - MOQUETTES

Z.I. LANVOLLON 22290 - BP 23 - Tél. 70.00.82
SARL PREFABAT

VERITY



ou la
Révélation d'une Vie

S.A.R.L. DOMINIQUE

26, rue Saint-Guillaume
22000 ST-BRIEUC - Tél. 33.13.24



Mercedes-Benz

Garage Roger Hamon

19-21, bd de l'Atlantique
22000 SAINT-BRIEUC
Tél. 94.43.59



OPEL



PROFITEZ DU PROGRÈS !

Dès 1983, profitez du progrès
grâce au paiement électronique.
Plus de chèque à rédiger, plus de
monnaie à compter...

**PAYEZ AVEC VOTRE CARTE
CRÉDIT AGRICOLE**

chez tous les commerçants
équipés de terminaux
de paiement électronique

← (Spécialisé pour le paiement électronique)

Année
1984

**LIEN
DES AEROS-CLUBS
D'INFORMATION**

présente



AERODROME DE SAINT-BRIEUC
Tél. (90) 94.61.09

94-46-14 **Challenges Ouest** St BRIEUC
 RÉPARATIONS - PRÉPARATIONS - COMPÉTITION



Z 750 Turbo — un défi à l'avion
 Concessionnaire KAWASAKI A Prélia - Agent Yamaha

CAMIONS
MERCEDES-BENZ



de 1 tonne à 38 tonnes
 CONCESSIONNAIRE
 S.A. H.-VITRE POIDS-LOURDS
 Rue Monge
 SAINT-BRIEUC Tél. 61.16.90

LA BROCANTE
Achat & Vente
 Une visite s'impose
 17, rue Maréchal-Foch - ST-BRIEUC
Monsieur Morin Jacques
 Tél. 61.81.95

ÉCOLE ULM
 Stage d'initiation
 Stage de perfectionnement
 Stage de navigation
 Stage de photographies aériennes
OUVERT en permanence
Tél. 74.02.14

AVEC LA COLLABORATION DE ZENITH AVIATION
 DU GROUPE MATRA

AIR-OUEST-LOISIRS
 AVION — U.L.M.
 Aérodrome de PLOËRMEL-LOYAT
 56800 PLOËRMEL — FRANCE
 Tél. (97) 74.02.14

CONSTRUCTION et DISTRIBUTION
 ULM Français 3 axes BAROUEUR Biplane/Monoplace




AÉRO-CLUB DES CÔTES DU NORD

SOMMAIRE


ANNEE 1984
 Revue réalisée à l'initiative
 DE L'AÉRO-CLUB
 DES CÔTES DU NORD
 Dans le cadre de l'opération
 « LIEN D'INFORMATIONS »
 DES AÉRO-CLUBS
 Textes rédigés et fournis
 pour le Bureau de l'AÉRO-CLUB
 Edité et conçu par le
 BUREAU CENTRAL
 DE REGIE ET D'ÉDITION
 PUBLICITAIRE



54 bis, rue Alsace-Lorraine
 31000 TOULOUSE
 Tél. (61) 21.15.72

Directeur : Serge SEI LEM

Membre du :



Déléguée à la mise en page :
 Agnès DUTILLY

Maquette :
 Catherine NICAUD

Photocomposition : BUCEREP

Imprimerie La Violette
 31240 L'UNION

Dépôt légal : 4^e trimestre 1984

LE MOT DU PRÉSIDENT	4
CONSEIL D'ADMINISTRATION : composition pour 1984	5
ACTIVITES 1983	5
LE PARC AVIONS	6
JE SERAI PILOTE : Notice d'information sur le pilotage des avions de tourisme	7
Pour apprendre à piloter	8
Brevet et licence de base	9
Les tarifs au 1 ^{er} juin 1984	10
Tableau comparatif Brevet de base - Brevet TT	11
B.D.	12
L'AÉRO-CLUB AVANT-GARDE	13
LES VÉTÉRANS A LA RECHERCHE D'ACTIVITE DANS LES ANNEES 50	15
AÉRO-MODELISME	16
ET LES JEUNES : Tour de France Aérien 1984	18
LA CONSTRUCTION AMATEUR... Une passion parmi d'autres	19

L'AÉRO-CLUB DES CÔTES DU NORD
 est heureux de vous offrir cette revue d'informations
 grâce à la participation des annonceurs.

Le Mot du Président



Cinq années après la publication d'une première plaquette consacrée à son histoire et à l'évolution de ses activités, l'AERO-CLUB des COTES du NORD récite et présente aujourd'hui en quelque sorte un bilan sur cette période.

Bien des choses ont changé pendant ce temps dans notre pays ou l'aggravation de la situation économique a pesé lourdement entre autres, sur les activités et l'avenir de l'aviation sportive.

Jadis pour les augures, le vol des oiseaux présageait l'avenir mais dans la dernière décennie leurs modernes descendants n'ont pu saisir les signes.

Toutefois l'Etat s'est soucié de la situation de la « petite aviation » et le Sénateur PARMANTIER officiellement chargé d'une mission à ce propos a présenté en 1983 un important rapport chargé de recommandations et préconisant diverses initiatives dans le domaine des réglementations comme dans celui des techniques en général, répondant en cela à l'attente de bien des aéro-clubs.

- réglementation et développement de l'ULM.
- création d'un brevet de base simplifié pour pilotes d'avion.
- lancement en série industrielle d'un nouvel appareil école de faible puissance, l'ATC, à l'initiative de la Fédération Nationale Aéronautique regroupant les clubs français.

Les aéro-clubs des Côtes du Nord quelques changements aussi. Un nouveau matériel école est apparu et deux appareils ont été refaits au sein du club par quelques-uns de ses membres dans le cadre du bénévolat. Un instructeur assure la formation au pilotage.

Ces moyens sont ainsi en place pour affronter l'avenir. Les temps difficiles ont parfois comme conséquence de susciter la participation, de renforcer les amitiés, ce qui permet de mettre en commun les efforts pour assurer la pérennité d'une association.

Pour notre club, l'avenir proche c'est la mise en service pour fin 1985 d'un nouvel aérodrome où il faudra s'implanter, avec tous les problèmes que cela entraîne... L'histoire est un perpétuel recommencement dit-on et l'Aéro-club des Côtes du Nord connaîtra aussi sa troisième base d'activité depuis sa création.

En concluant, j'adresse mes remerciements aux annonceurs qui ont permis la parution de cette plaquette, qu'ils sachent qu'ils seront toujours les bienvenus à l'Aéro-club des Côtes du Nord.

A. COUPE



Conseil d'Administration

Composition pour 1984

Président : Ange COUPE
 Vices-Présidents : René PIETO
 Albert CHORIN
 Michel CERRATO (Modélisme)
 Alexandre RAULT
 Secrétaire : Michel TRIBOUT
 Secrétaire Adj : Patrick RODRIGUES
 Trésorier : Marcel COURTECUISSÉ
 Trésorier Adj. : Hervé DEBIZIEN
 Membres du C.A. : J.-Pierre MIGNARD
 Daniel LORCHE
 Claude GEROUlt
 Armand DUFRANE

L'entretien, le dépannage, la maintenance des avions sont assurés par MM. A. CHORIN D. LORCHE

AERO-CLUB des Côtes du Nord Activité 1983

Heures de Vol par Avion	Heures de Vol par catégories d'âge	Heures de Vol par nature d'activité
DR 400 F BUHL 160 CV 335 H	— 25 ans + de 25 ans Total	Vois locaux & Voyage 1 010
MS 880 F BVNV 100 CV 349 H	490 886 1 376	Vois entraînement à la Navigation 366
MS 880 F BRLL 100 CV 340 H		Instruction 601
MS 110 F GBXQ 110 CV 282 H	Membres actifs 88	
D 120 F BOBX 90 CV 70 H	Brevets obtenus 7	
Total 1 376 H		
Pilotes brevetés dans l'année	Instructeurs	Aéromodélisme
MIGNARD Jean-Pierre le 16/02/83	THINIERES Jean-Paul	30 membres actifs
ARBÈZ Daniel le 12/07/83	RAULT Christian	
MORIN Roland le 03/08/83		
LE FORESTIER Dominique le 13/09/83	Construction amateur	
COURTEL Karl le 16/09/83	6 membres actifs	
BOULARD Louis Georges le 30/09/83	construisent leur appareil	
MARZIN Pierre le 08/12/83		



Le Parc Avions



Notice d'information sur le pilotage des avions de tourisme

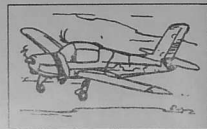
Il vous suffit de suivre, dans l'ambiance sympathique d'un aéro-club, un enseignement théorique au sol et un entraînement pratique en vol.

Après avoir pris contact avec un aéro-club affilié à la FEDERATION NATIONALE AERONAUTIQUE vous pourrez commencer l'entraînement en vol après avoir passé une visite médicale auprès d'un médecin agréé.

La liste des médecins agréés vous sera fournie par votre aéro-club, par le District aéronautique ou encore par la F.N.A. Le port des verres correcteurs n'est pas une contre-indication au pilotage.

Aucune connaissance technique particulière n'est demandée pour débiter l'entraînement en vol en double commande avec un instructeur.

Une autorisation des parents est exigée pour les mineurs. L'âge minimum pour la délivrance du BREVET DE PILOTE PRIVE D'AVION est de 17 ans révolus, le début d'entraînement peut consommer dès l'âge de 15 ans. Aucune limite d'âge supérieure n'est fixée.



BREVET ET LICENCE DE PILOTE PRIVE AVION

Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence :

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé avion le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues par arrêté, remplir les conditions suivantes :

- 1° être âgé de 17 ans révolus ;
- 2° avoir suivi la formation au sol et en vol définie par arrêté ;
- 3° avoir suivi un entraînement en vol sur avion comportant au minimum :

— vingt cinq heures (vingt deux heures pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote de planeur ou d'hélicoptère) de vol d'instruction en double commande,



Pour Apprendre à Piloter

— quinze heures (dix heures pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote de planeur ou d'hélicoptère) de vol comme pilote seul à bord dont cinq heures au moins en voyage au cours desquelles doivent avoir été effectués trois étapes distinctes de plus de 50 milles marins terminées par un atterrissage avec arrêt complet,

— trois décollages et trois atterrissages complets comme pilote seul à bord sur un aérodrome contrôlé. Lorsque la situation ne permet pas au candidat d'effectuer les vols de voyage seul à bord stipulés ci-dessus sans survols maritimes qui l'entraîneraient à plus de 10 milles marins de la côte la plus proche ou sans survols de régions inhospitalières, des conditions requises particulières sont définies par l'autorité aéronautique responsable de la délivrance des brevets et licences,

4° avoir satisfait à un examen au sol et en vol défini par arrêté. L'examen en vol comporte une épreuve de radiotéléphonie en langue française et éventuellement en langue anglaise.

Epreuve au sol : L'épreuve au sol est écrite. Toutefois, par dérogation accordée par le Ministre chargé de l'aviation civile, les candidats de nationalité étrangère pourront être admis à subir oralement cette épreuve.

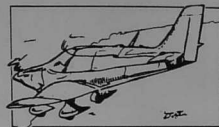
L'épreuve au sol se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiple portant sur le programme des connaissances défini par arrêté.

Les connaissances aéronautiques exigées seront d'un niveau approprié aux privilèges attachés à la licence de pilote privé avion.

Pour être déclaré reçu, le candidat doit répondre de manière correcte à au moins 90 % des questions. Le candidat déclaré reçu reçoit un certificat d'aptitude.

Sont dispensés de l'épreuve au sol les candidats titulaires du certificat d'aptitude théorique d'un brevet de pilote professionnel d'avion ou d'hélicoptère.

Epreuve pratique au sol : Pour être admis à se présenter à l'épreuve pratique en vol, le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude physique en cours de validité et être présenté par l'instructeur responsable de sa formation qui certifie que

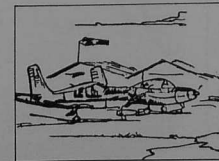


le candidat a suivi la formation au sol et en vol définie par les règlements.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois à l'épreuve pratique en vol ; toutefois une durée minimale d'entraînement supplémentaire peut être imposée à l'intéressé entre deux tentatives.

Le contrôle de l'épreuve en vol est assuré par un pilote inspecteur de l'administration de l'aviation civile ou par un examinateur désigné par le chef du district aéronautique.

Le pilote inspecteur de l'administration ou l'examineur désigné vérifie que le candidat remplit les conditions exigées pour la délivrance du



Brevet et Licence de Base

MARS 1984 - Extrait du journal officiel du 16 mars 1984

Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence :

Pour obtenir le brevet et la licence de base de pilote d'avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- 1) être âgé de 15 ans révolus ;
- 2) avoir suivi une instruction au sol et une instruction en double commande dont le programme est défini par arrêté. L'instruction en double commande s'étendra sur, au moins, 6 heures de vol ; pour les titulaires d'une licence de pilote de planeur ou de pilote privé hélicoptère, l'instruction en double commande pourra être limitée à 3 heures de vol ;
- 3) avoir effectué, comme pilote seul à bord, au moins 20 atterrissages et 4 heures de vol sur avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé ;
- 4) satisfaire à une épreuve théorique et à une épreuve en vol fixées par arrêté.

Privilèges de la licence :

La licence de base de pilote d'avion permet à son titulaire de piloter sans rémunération un avion ou un planeur à dispositif d'envol incorporé du type de celui sur lequel il a satisfait à l'examen en vol de son brevet, seul à bord, dans un rayon de 30 kilomètres autour de l'aérodrome de départ, hors des espaces contrôlés ou réglementés.

Les autorisations additionnelles délivrées au titulaire d'un brevet de base doivent être la sanction d'une formation en vol correspondant à l'objectif visé.

Elles peuvent être temporaires ou définitives selon le jugement de l'instructeur qui les délivre.

Mention en est faite sur le carnet de vol de l'intéressé, par l'instructeur qui inscrit son nom, son numéro de qualification, la nature de l'autorisation additionnelle accordée, la date et sa signature.

Le bénéficiaire d'une autorisation donnée à titre définitif peut la faire reporter sur sa licence par les autorités de l'aviation civile habilitées à cet effet

Autorisations possibles

Pour la clarté du vocabulaire et pour rendre efficaces les contrôles des services officiels, les instructeurs utiliseront des termes conventionnels pris dans la liste ci-après des combinaisons de ces termes :

- autorisation vol solo sur - (type d'avion)
 - autorisation vol sur - (type d'avion)
 - autorisation d'accès à - (nom de l'aérodrome)
 - autorisation emport un passager (éventuellement sur tel type d'avion déterminé)
 - autorisation emport - (nombre) passagers (éventuellement sur tel type d'avion déterminé)
 - autorisation de vol entre - et - (aérodrome)
 - autorisation de vol étapes de - kilomètres maximum
 - autorisation accès aux altiports (solo ou avec passagers)
 - autorisation accès à l'altisurface de - (solo ou avec passagers)
 - autorisation voltige sur - (type d'avion)
 - autorisation remorquage de planeurs sur - (type d'avion) aux abords de - (nom de l'aérodrome)
 - autorisation VFR de nuit en vol local - (nom de l'aérodrome)
 - autorisation de largage de parachutistes sur - (type d'avion) aux abords de - (nom de l'aérodrome)
 - valable ce jour
 - valable jusqu'au - (date).
- Il est appelé que, sans autorisation additionnelle, la licence de base autorise le vol solo :
- le type d'avion sur lequel il a été satisfait à l'examen en vol du brevet
 - dans un rayon de 30 kilomètres autour de l'aérodrome de départ
 - hors des espaces aériens contrôlés ou réglementés
 - en régime VFR, en vue de repères au sol
 - au-dessus du territoire français.

Lorsque l'examen en vol du brevet de base est assuré à partir d'un aérodrome situé en espace réglementé ou contrôlé, l'autorisation d'accès à cet aérodrome est accordée par l'instructeur examinateur en même temps que le brevet, sans limitation durée, l'examen est aménagé en conséquence.

brevet et de la licence de pilote privé avion, lui fait subir l'interrogatoire oral et l'épreuve pratique en vol, décide de son aptitude ou de son inaptitude et lui notifie cette décision. Il vise le carnet de vol du candidat en mentionnant le résultat du contrôle et, en cas d'aptitude, lui délivre un certificat provisoire valable trente jours en attendant la délivrance du brevet et de la licence.

Le pilote inspecteur de l'administration ou l'examineur désigné établit un compte rendu de l'épreuve pratique en vol qu'il transmet,

accompagné du dossier de demande de brevet, au Chef du district aéronautique ou au Chef du Service d'Etat de l'aviation civile chargé de la licence de pilote privé avion.

Des sanctions peuvent être prononcées par décision des Chefs de districts à l'encontre des candidats ayant commis des fraudes au cours de l'examen.

Ces sanctions sont les suivantes :

- exclusion de la session d'examen en cours ;
- interdiction de se présenter à

une ou plusieurs sessions d'examen ultérieures.

Pour votre formation

Vous pouvez vous procurer le manuel du pilote d'avion réalisé par la Direction Générale de l'Aviation Civile « Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique » S.F.A.C.T., soit auprès de votre aéro-club soit à :

CEPADUES EDITIONS - 111, rue Nicolas Vauquelin - 31300 TOULOUSE - Tél. 40.57.36.

Les tarifs au 1^{er} Juin 1984

Pour membres actifs	Adultes	- de 21 ans
- Droit d'inscription unique	100.00	
- Cotisation annuelle	200.00	150.00
- Licence Fédérale Assurance	190.00	190.00

Frais d'utilisation des avions, à l'heure de vol :		
JODEL 90 ch	190 F	
RALLYE 100 ch et 110 st	240 F	
DR 400 - 160	360 F	

Part de double commande 50 F/heure en sus

Horlogerie
Bijouterie
Orfèvrerie



**B
A
B**

Bernard-Ange BOSCHAT

27, rue Charbonnerie - Tél. 33.35.03
22000 SAINT-BRIEUC

Hôtel d'Armor

51, rue de la Gare
22000 ST-BRIEUC
Tél. 94.02.60

Au cœur de la ville à proximité de la Gare
dans un cadre agréable

Tableau comparatif : Brevet de Base/Brevet TT

	BREVET DE BASE	BREVET T.T.
Conditions d'obtention	Visite devant médecin agréé valable 2 ans pour les moins de 45 ans valable 1 an pour les plus de 45 ans	Visite devant médecin agréé valable 1 an
- Conditions médicales		
- Conditions d'âge	Plus de 15 ans	Plus de 17 ans
- Conditions d'entraînement	Double commande : 6 heures (titulaire licence planeur ou hélice : 3 h) Seul à bord : 4 heures Entraînement sur avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé 20 atterrissages	Double commande de 25 heures (titulaire licence planeur ou hélico : 22 h) Seul à bord : 15 h (titulaire licence planeur ou hélico : 10 h) dont 5 heures au moins en voyage comportant 3 étapes 50 MN 3 décollages et 3 atterrissages seul à bord sur aérodrome contrôlé.
Examen :		
- Examen au sol	Q.C.M. : Au moins 90 % de réponses justes Certificat valable 2 ans	Q.C.M. : Au moins 90 % de réponses justes Certificat valable 2 ans
- Examen en vol	Sur avion monomoteur ou planeur à dispositif d'envol incorporé Interrogation orale (connaissances opérationnelles) Examineur : instructeur qui a formé le candidat ou dirigé par sa formation ou qui l'a conduite à son terme. Vol : au moins 40 minutes	Sur avion de préférence monomoteur, comportant : - une VHF - un VOR ou un ADF - un horizon artificiel - un conservateur de cap - un altimètre sensible (1 tour/1.000') Interrogation orale (connaissances opérationnelles) Examineur : pilote instructeur ou examinateur désigné par le District Vol : voyage d'au moins 200 MN sur parcours désigné par l'examineur et comprenant au moins une escale intermédiaire.
Privilèges de la licence :	C.d.B. seul à bord, sans rémunération, sur avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé du type de celui utilisé pour examen en vol : - dans un rayon de 30 kms autour de l'aérodrome de départ, - hors espaces contrôlés ou réglementés, - au-dessus du territoire National	C.d.B. avec passagers ou fret, sans rémunérations sur tout avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé, dont il possède la qualification de classe ou de type dans espaces aériens ou le français est utilisé. Si obtention du Certificat Restreint de Radiotéléphone + épreuve en anglais sur aérodrome contrôlé, privilèges peuvent être exercés dans espaces aériens ou connaissance de l'anglais est nécessaire.
Extensions possibles :	A court terme, autorisation possible : - nouveau type d'appareil, - accès à un aérodrome situé en espace aérien contrôlé ou réglementé, - emport d'un passager sous réserve que pilote remplit les conditions suivantes : âge : plus de 16 ans, expérience de vol seul à bord : plus de 20 heures et 5 dans les premiers mois A plus long terme : - Vol VFR contact avec atterrissage sur aérodrome autre que celui-ci du décollage, - Utilisation d'aérodrome à caractéristiques spéciales, - Utilisation d'altisurfaces spécifiées, - Vol de nuit, - Voltige, - Remorquage de planeurs, - Largage de parachutistes - Emport de plusieurs passagers.	Autorisations : - voltige - remorquage de planeur - largage de parachutistes - qualification montage - vol de nuit - vol aux instruments
Renouvellement de la licence :	Examen médical devant médecin agréé et : - 10 heures de vol comme C.d.B. sur avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé dans les 12 derniers mois (pilotes âgés de moins de 45 ans) ou - 5 heures de vol comme C.d.B. dans les 6 derniers mois (pilotes âgés de plus de 45 ans) ou test en vol devant un instructeur habilité. Validité de la licence : - moins de 45 ans : 2 ans - plus de 45 ans : 1 an	Examen médical devant médecin agréé et : 5 heures de vol comme C.d.B. sur avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé dans les 6 derniers mois ou test devant un instructeur habilité. Validité de la licence : 1 an



L'Aéro-Club des Côtes du Nord



« AVANT GUERRE »

Quelques anciens du club, interrogeant leurs archives et leur mémoire nous ont aimablement fait parvenir quelques clichés témoins du passé. Nous remercions sincèrement en particulier Monsieur Alphonse BOULBAIN de ST-BRIEUC et le Colonel MENETREY de ST-MALO.



Fête Aérienne sur l'aérodrome des Greves de Cesson dans la baie de St Briec



Le premier moniteur de l'Aéro-Club en 1932 : Marius GAUTHIER directeur caudron luciole à moteur Clerget



Fête Aérienne 13 et 14 Août 1933 - Le grand pilote de voltige Marcel DETROYAT aux commandes de son MORANE - SAUNIER

L'Aéro-Club des Côtes du Nord

« AVANT GUERRE » (suite)



Fête Aérienne 13 et 14 Août 1933 - Le Dyle et Bacalan DB 70, « Monstre » de 13 tonnes avec 3 moteurs de 600 CV - Pilote par ASSO-LANT et LEFEVRE.



Fête Aérienne 13 et 14 Août 1933
Vue générale de la Grève
après la marée



Potez 60 de la section d'aviation pré militaire en Mai 1940 sur le « nouvel » aérodrome de la Plaine Ville de PLOUFRAGAN



« Retournement » à Cesson, le sable humide n'était pas très hospitalier aux trains d'atterrissage « classiques » de l'époque (Mai 1940)



Les vétérans à la remise d'activité dans les années 50





Aéro-modélisme

Comme toute autre activité, l'aviation n'a pas échappé au phénomène du modèle réduit.

L'aéro-modélisme recouvre tous les aspects, formes et domaines imaginables en la matière.

Cette passion, le mot n'est pas très fort, s'exprime depuis la reproduction la plus fidèle au vol réaliste à l'objet volant le plus insolite, de construction classique ou de technique, à la pointe du progrès, de vol libre ou radio-commandé, du planeur à la fusée, du moteur « caoutchouc » au moteur à turbine, du plus petit (mini) au plus grand (baptisée « P'tit Gros »), du vol paisible ou acrobatique du dimanche à la recherche scientifique

et même l'armée, de la construction sur plan à l'étude sur ordinateur, de la détente pure et sévère compétition, du terrain local aux grands espaces de Las Vegas, etc...

Je n'ai sûrement pas fait le tour de ce « hobby », tant il a de facettes auxquelles s'en ajoutent sans cesse de nouvelles.

L'aéro-modélisme suppose la connaissance de réalités physiques et atmosphériques particulièrement complexes et peu évidentes qui supposent un sérieux « écolage » avec des pratiquants, si l'on veut éviter le découragement, la casse et les pertes, sans parler des accidents.

C'est en l'air que nos modèles sont dans leur élément. Là-haut, bien des erreurs sont permises, mais attention à l'approche de la planète. Elle est meurtrière. La quitter et s'y poser n'est pas chose évidente.

Mais, quel plaisir de découvrir dans l'atmosphère :

Les réactions thermiques, ascendances et leurs contraires.

Le vent, avec ses turbulences, sa force, sa direction et sa « portance »

Les effets de pente et le mélange de tous ses phénomènes.



Ce loisir se place de toute évidence parmi les plus exigeants. Il suppose adresse, patience, concentration, observation, réflexes et entraînement. Il répond à tous les désirs et met en œuvre pratiquement toutes les capacités humaines entre la réalisation et le pilotage.

Les mains sont aussi sollicitées que le cerveau et assez souvent les jambes, il faut bien le reconnaître. C'est encore le travail individuel et l'esprit d'équipe. Pour les jeunes et ceux qu'attirent l'aviation, c'est aussi une étape intéressante, une moisson d'information.

Et les paysages découverts, campagnes, montagnes et bords de mer, particulièrement avec les planeurs.

Dans tous les cas, c'est une excellente oxygénation car le grand air ne manque pas sur les terrains de nos ébats, toujours « dans le vent ».

La section modéliste de l'Aéro-Club des Côtes-du-Nord accueille en toute amitié les membres de tous âges, avec ou sans expérience, dès lors qu'ils sont atteints par le même « virus » : construire, expérimenter, faire voler des « aéro-modèles » réduits. Elle apporte aide et conseils aux débutants, assure la progression de chacun sous l'impulsion de ses meilleurs pilotes.

Son secteur d'activité s'élargit au gré des possibilités offertes et des options de ses adhérents.

Notre section organise des concours de planeurs et d'avions, des démonstrations ouvertes à tous les clubs et à tous les membres fédérés, possesseurs d'une assurance et d'une licence P. T. T.

Elle programme des sorties amicales dans des lieux de vol, au gré de la météo, et des soirées photos et déjeunés ou techniques à la mauvaise saison, etc...

Des petites fournitures courantes, plans, catalogues, documentation et matériel particulier à certaines constructions sont à la disposition des adhérents.

Pour tous renseignements, s'adresser à l'Aéro-Club des Côtes du Nord.

Permanence modéliste le samedi de 14 heures à 15 heures 30, local de l'Aéro-Club.



... Et les Jeunes...

TOUR DE FRANCE AERIEN 1984



Au départ du 32^e Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes, ce 17 juillet à VANNES, parmi la soixantaine de concurrents, Karl COURTEL aux commandes du Rallye « Novembre-Victor ».

Il succède ainsi à beaucoup d'autres jeunes de la région briochine, car c'est une tradition à l'Aéro-Club des Côtes du Nord de former et présenter un candidat chaque année ou presque à cette épreuve renommée... Frédéric

Damaggio en fut le vainqueur en 77... cela en a motivé plus d'un au club.

Karl Courtel lui, s'est d'abord classé 1^{er} à la sélection régionale Ouest à la Pentecôte... Il part plein d'espoir dans ce périple qui, après une épreuve spéciale de navigation à la Rochelle conduit tout le monde à Nîmes, le 22 juillet où se disputera le Championnat de France.

Karl Courtel y prendra la cinquième place... bien !...

Etape par étape, le voyage se poursuit jusqu'au 29 juillet avec en finale une escale de prestige ORLY... Une véritable première ! Soixante avions de tourisme pilotes par autant de jeunes maintenant aguerris mais quand même un peu impressionnés... tout cela bien sûr réglé par les organisateurs...

A Lognes le verdict tombe et Karl Courtel décroche la 13^e place... pas mal !...

L'essentiel n'est-il pas de participer... et de revenir, sinon plein d'âge et de raison, du moins la tête pleine de souvenirs et avec un peu plus d'expérience et de connaissances ?



La construction Amateur...

UNE PASSION PARMI D'AUTRES

Les passions qui habitent les hommes (et les femmes) sont diverses. Les uns collectionnent avec un sérieux imperturbable les timbres poste, les boîtes d'allumettes, ou les vieux phonographes (déjà plus envahissant !) ; d'autres pratiquent une discipline artistique ou sportive avec bonheur ; d'autres encore préfèrent concrétiser leurs rêves en construisant, en fabricant. Et là, nous verrons sortir de leurs mains un modèle réduit, ou des meubles, voire une maison, un bateau... ou encore un avion ! Ces passions aussi nombreuses que variées sont essentielles à l'époque actuelle ; elles fournissent un dérivatif puissant, une évocation du quotidien et contribuent au bon équilibre psychologique de ceux qui s'y adonnent.

Ils sont en effet un millier environ en France à avoir décidé un jour de construire leur avion. La décision n'est pas nécessairement difficile à prendre. Le plus difficile est de persévérer jusqu'au bout.

Qui sont ces constructeurs Amateurs, et quelles sont leurs motivations ? Ils se recrutent le plus généralement parmi les gens fréquentant un Aéro-club ou ayant envie de voler. Ce sont souvent d'anciens aéromodélistes qui veulent changer d'échelle. Il faut de toute façon une certaine imprégnation aéronautique ! De plus, préparer et assembler des centaines de pièces pour obtenir une cellule (c'est-à-dire le fuselage, l'aile, les empennages, le train d'atterrissage), y ajouter un moteur bien au point, des commandes et des instruments de bord tous problèmes deman-

dent un minimum de connaissances sans doute, mais aussi une longue patience et beaucoup de travail (de 1 500 à 3 000 h de travail constituent une fourchette correcte). Ces données sont valables lorsque l'on reproduit un modèle d'avion déjà existant et ayant déjà fait ses preuves en vol. Bien sûr, s'il s'agit d'un prototype, les compétences et la somme de travail nécessaires sont encore plus importantes. Créer un avion demande un bagage scientifique et technique de haut niveau.

D'autres motivations existent. Construire un avion est une forme d'expression, un moyen de s'affirmer. On peut aussi vouloir le faire parce que cela semble le moyen de voler à moindre coût. Ce n'est d'ailleurs pas garanti. Un constructeur à moteur travaille pour lui-même, donc gratuitement. De plus, il peut récupérer des pièces d'occasion, en bon état, à des prix intéressants. Il subira ce pendant les prix courants pour les matières premières (bois, contre-plaqué, toile, tôles, tubes, profilés, enduits, peintures...).

Quel genre d'avion construit-on ? Cela dépend des goûts personnels et des possibilités financières du constructeur. En bas de l'échelle, un petit monoplace de promenade équipé d'un moteur VW satisfait pleinement certains constructeurs, alors que d'autres vont s'orienter vers un triplace de voyage rapide.

Un investissement de 10 000 F peut suffire dans le premier cas. Pour le second, il est difficile d'établir des chiffres. De toute façon, le prix peut varier considérablement en fonction de la provenance du moteur, de l'équipement des équipements.

Il est un problème à évoquer rapidement : celui du choix du mode de construction. On a vu des avions construits en bois et contre-plaqué, le bois étant entoilé. C'est la méthode classique, toujours utilisée il faut un atelier équipé de machines à bois (velles du menuisier) et chauffé (on ne colle pas en-dessous de 15° C).

Il y a aussi la construction métallique. L'outillage est requis est différent et relativement moins courant : cisaille de grande capacité et riveteuse en particulier.

Il y a enfin la construction, en composite (tissus de verre ou de carbone et résines d'époxydes). C'est la construction moderne

par excellence. Elle permet une grande liberté de formes. Elle n'est simple qu'en apparence, puisque souvent elle requiert la préparation de noyaux ou de moules.

Il va sans dire que tout ceci mériterait de nombreux développements et que l'on peut discuter longuement tel ou tel choix. Alors si la construction amateur vous intéresse, venez-

nous voir à l'aéro-club des Côtes du Nord ou écrivez au R.S.A. - 40, rue Sauffroy - 75017 PARIS - Tél. (16-1) 228.25.54 - Organisme qui regroupe tous les constructeurs amateurs.

Le Vice-Président
A. CHORIN



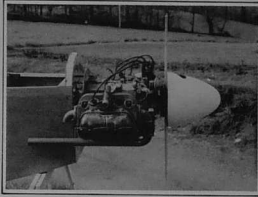
Le CP 80 construit par L. BARBONI



Empennages de B.B. JODEL avant entoilage



Fuselage de BEBE JODEL en cours de construction.



Moteur Volkswagen 1 300 cm³ en cours de préparation

Détails du Jodel D 9 « Bébé » Jodel en cours de construction A. CHORIN

**NIGHT-CLUB
LA SOURCE**

22 PLERIN
36, rue de Beauregard - Tél. (96) 61.92.10

CREPERIE

« LE CHARNER »

4, bd Charner - 22000 SAINT-BRIEUC

A 2 kms de St-Brieuc
l'Ami des enfants...

PONEY-CLUB

22 PLERIN - Tél. 74.62.56



**PHOTO-CINE
DELAUNAY - RIVALAN**

2, avenue de la Libération - 22000 ST-BRIEUC

LE
FUTUR
A
DESORMAIS
SON
CHAUFFAGE



la
CHAUDIERE
à
CONDENSATION
au
GAZ NATUREL

Vous aussi faites jusqu'à
50 % d'ECONOMIES
sur vos dépenses de
chauffage et bénéficiez
des avantages financiers.

Renseignez-vous :
5, Rue Saint-Benoît
ST-BRIEUC
Tél. 78.35.60



« Au pied
de Cochon »

« Brézillet »
Téléphone (96) 94.21.16
22440 PLOUFRAGAN



MINERAUX
COQUILLAGES
FOSSILES
BIJOUX

grain
de
sable



AQUARIUMS
POISSONS
PLANTES
ACCESSOIRES

6, rue des Promenades - 22000 SAINT-BRIEUC - Tél. (96) 61.29.18/78.37.73



**banque de
bretagne**

UN
APPUI SUR

SAINT-BRIEUC

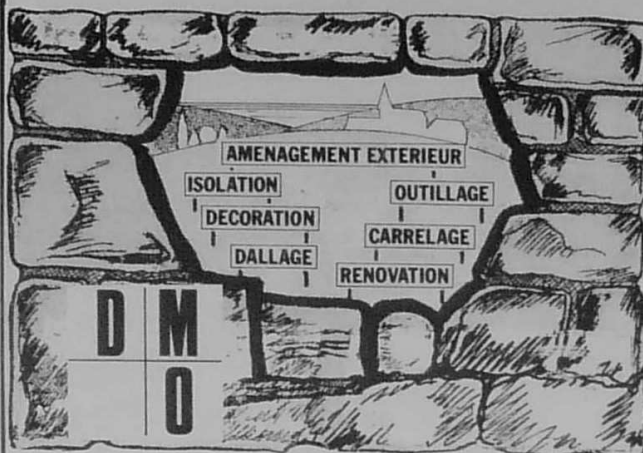
Rue Michelet
Tél. 61.44.95

**ALIMENTS
POUR TOUS
LES ANIMAUX**

Aliments
piéto

22400 LAMBALLE
BP 121 — Tél. 31.00.77

Pour tout construire



**Docks des matériaux de l'Ouest
Groupe DCR**

4 MAGASINS DANS VOTRE REGION

ST-BRIEUC - Z.I. rue Bertholet - Tél. 61.44.11

ST-QUAY - Ancienne Gare - Tél. 70.42.39

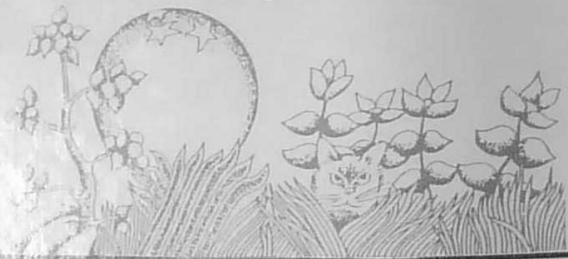
PLOEUC - rue J.-B. Illio - Tél. 42.11.24

LAMBALLE - rte de Dinard - Tél. 31.01.55

la Fringale

65, rue de Gouédic - St-Brieuc - Tél. 33.69.91

*vous attend tous les jours
sauf dimanche et jours fériés*



Yves MANIÈRE
agent général assurances



57, rue du Maréchal-Foch
22000 SAINT-BRIEUC - Tél. (96) 33.00.33

un service — une équipe

VIE • RETRAITE • MALADIE • PREVOYANCE
INCENDIE • ACCIDENTS • RISQUES DIVERS

SIERRA

5,11 à 90 km/h**

et 155 km/h sur circuit fermé.
Moteur 2300 cm³, 7 CV,
boîte 5 rapports.



**FORD SIERRA
L'INCOMPARABLE 7/9 CV.**

* Prix clés en main Ford Sierra diesel berline, modèle 84
(hors frais d'immatriculation). ** 6,71 à 120 km/h, 8,31 en ville, normes Ufac



*CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE
à SAINT-BRIEUC*

**44, rue du Docteur Rahuel
22000 SAINT-BRIEUC - Tél. (96) 33.40.15
et à GUINGAMP**

au **GARAGE**
Michel GARREAU s.a.

GARAGE DU VALLY s.a.

**Place du Velley — 22200 GUINGAMP
Tél. 43.97.84**