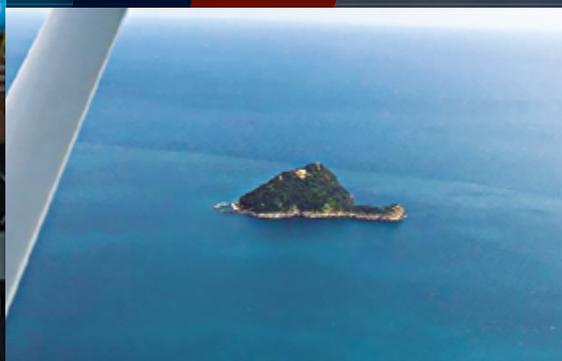


LA BELLA ITALIA (1/2)

« Pour cause de météo assez peu favorable, nous avons décidé la veille de prendre l'option Albenga plutôt que Torino. La couverture nuageuse rendait en effet très incertain le vol vers la cité piémontaise... »



>>> SUITE PAGE 6

#16



>>> FROM LFLY TO LIPV IN ENGLISH!
PAGE 8

P2 FLY SAFE

P3 VIE DU CLUB

P4 PILOTER EN UN ÉTÉ

P5 PAROLE D'EXPERT

P6 LA BELLA ITALIA (1/2)

P8 FROM LFLY TO LIPV

P9 UN PEU D'HISTOIRE

P10 MEETING DE ROANNE



FRÉQUENCE CLUB 16

STAGNER, REGRESSER OU PROGRESSER

Un premier constat, attesté par divers indicateurs, s'impose : depuis bientôt deux années, la perception qu'avaient de l'ACGL ses adhérents et le public s'est profondément modifiée. Et cette modification, de nature positive, va s'amplifier. Elle atteint fin 2018 un niveau inespéré. Il s'agit là, d'une part, du résultat de l'évolution globale du secteur aéronautique qui connaît un développement important dont les médias se font largement l'écho, et, d'autre part, des fruits des efforts engagés depuis plusieurs années par le club pour améliorer sa communication. Cette dernière s'étant déployée aussi bien en direction de ses adhérents que du grand public, des décideurs, des médias et autres « leader d'opinion ».

Cette communication a porté essentiellement sur les valeurs qui caractérisent l'ACGL et qui en font sa force : esprit associatif, convivialité, bonne humeur, dynamisme, respect mutuel, mais également rigueur indispensable. Ces valeurs, propres à la pratique de notre passion, séduisent au-delà du cercle des « aviateurs ». De nouveaux membres nous ont rejoint. Qui pour apprendre à piloter, qui pour pratiquer dans une nouvelle région, qui pour disposer d'une offre plus étoffée (vol de nuit, IFR, voyages), qui pour partager des expériences, etc. Les adhésions se multiplient, les heures de vol progressent... Conséquences naturelles de

ce qui précède : une flotte sous dimensionnée et un effectif d'instructeurs à peine suffisant. Autre conséquence non moins naturelle : les inquiétudes de certains quant à l'opportunité de cette croissance voulue et réussie ainsi que sur le bien-fondé de s'engager simultanément sur tous ces fronts.

En outre l'ACGL doit impérativement évoluer vers une structure DTO* ou ATO* pour assurer la formation de nouveaux pilotes. Ces contraintes réglementaires imposent une réorganisation totale du fonctionnement de notre association.

Il est donc bien vrai que l'ACGL négocie un tournant majeur dans sa vie.

Le contexte s'est modifié. L'environnement tant sociologique que réglementaire d'aujourd'hui n'est plus celui d'hier et un regard obstinément tourné vers un passé magnifié qui ne se reproduira pas serait synonyme de stagnation à court terme et de régression voire de disparition à moyenne échéance.

Il faut aller de l'avant car on ne construit pas sur la nostalgie. Le « bon vieux temps » est un mythe délétère. Le choix a été fait, c'est celui de la progression.

L'ACGL dispose des ressources nécessaires pour faire face à ce choix assumé. Parmi ses pilotes, élèves pilotes, anciens et nouveaux membres du club, nombreux sont ceux qui

ont des compétences à proposer et un peu de temps à consacrer à leur association. Leurs idées, propositions, suggestions sont attendues. L'équipe dirigeante, quant à elle, s'investit totalement pour mettre en place les structures, les moyens humains et les outils indispensables pour maîtriser les évolutions évoquées :

- l'acquisition de deux nouveaux avions a été votée par le C.A. et doit se concrétiser avant la fin 2018
- une nouvelle organisation sera soumise par le bureau à l'approbation du conseil d'administration.
- un système d'information/réservation plus performant a été retenu et sera mis en place progressivement à partir de janvier 2019

L'heure n'est plus aux hésitations mais à l'action réfléchie, déterminée et efficace pour construire l'ACGL de demain riche de ses valeurs d'hier et des outils d'aujourd'hui.

**Declared Training Organisation / Approved Training Organisation*

Le Bureau



FLY SAFE

MISE EN GARDE ET SÉCURITÉ DES VOLS PARLONS RÉGLEMENTATION !

LE BRIEFING PASSAGER !

Il est sous la responsabilité du commandant de bord et par délégation aux autres membres d'équipage, d'informer les passagers avant le vol de tous les éléments et procédures de sécurité à respecter pour le bon déroulement du vol.

Une fiche est présente dans les documents de nos avions et sa lecture aux passagers est indispensable pour ne pas dire obligatoire car elle vous garantit un exposé standard de la mission à vos gentils passagers, et une mise en confiance par l'assurance de la bonne connaissance de vos procédures. N'oubliez pas que vous êtes responsable de ce que vous transportez !

Une bonne préparation vaut mieux qu'une mauvaise surprise ! Sur le plan technique cela vous donnera plus de ressources pour gérer les imprévus !

L'article 1026 du FCL 1 précise que pour pouvoir emporter des passagers, **un pilote doit avoir effectué, dans les trois mois précédents, trois décollages et trois atterrissages** sur un avion de la même classe (qualification de classe) ou du même type (qualification de type) que celui utilisé.

Si le vol doit être effectué de nuit, et si le pilote n'est pas qualifié IR, il faut, au minimum, que l'un des trois décollages / atterrissages ait été effectué de nuit.

A noter qu'un pilote qualifié IR, emmenant des passagers en IFR, n'est pas tenu d'avoir effectué ses trois décollages / atterrissages en régime IFR.

Bons vols à tous !

Olivier CL

VIE DU CLUB

ILS NOUS ONT REJOINTS :

Bienvenue à Louis ASSELIN, Kim CHESNAY, Pascal LEVACIC, Téophane OSTINO, pilotes brevetés, Nicolas BEL, Olivier BELY, Margault DESMALES, Raphael MARCHAND, Jérémie PAGEAULT nouveaux élèves et à Antoine FERRARIS, Adrien PEREZ et Quentin ROCHAS qui ont souscrit un « forfait découverte ».

UN NOUVEL INSTRUCTEUR :

Bienvenue à Maxime DUFOUR qui vient de rejoindre notre équipe d'instructeurs.



Maxime dans son cockpit

IL VOLE DE SES PROPRES AILES :

Bravo à Axel SAGNIER, élève de Bernard CUIRINIER, qui a effectué son premier vol solo mi octobre à bord de F-GYKB.



Axel aux commandes

UN PPL DE PLUS :

Bravo à Corentin, élève de Michel POCHON, qui, le 13 octobre, a décroché son PPL après un test en vol avec Pierre CLARY. A noter que Corentin totalisait 54 heures de vol et qu'il a effectué son premier vol le 6 juin dernier.



Corentin aux commandes de JH

ET LE BARBECUE DEVINT PAELLA :

Un grand merci à Guy BUTHAUD et France qui, une fois de plus, ont permis à une trentaine de membres du club de passer une très agréable soirée autour d'une paella.



Qu'est-ce qu'elle a ma paella ???!

La nuit est tombée rapidement, mais cela n'a pas empêché les convives de poursuivre leurs échanges jusque tard dans la soirée. Ce fut aussi l'occasion de féliciter officiellement Gilles ARGOD pour son PPL.

PETIT DÉJEUNER :

Merci à Jean Louis PECERE qui a accepté de remplacer Michel FORET, retenu, pour l'organisation de notre désormais traditionnel petit déjeuner d'accueil des nouveaux arrivants. Une trentaine de pilotes ainsi que Pierre LUSSIGNOL, vice président de la SLHADA*, étaient présents pour partager ce moment de convivialité et d'accueil.



La convivialité à l'honneur

Pour la 2ème fois tous les présents ont pu participer à quizz aéronautique concocté par Jean Louis avec l'aide d'Olivier et de Philippe. Le vainqueur, François CHEVRIE est reparti avec une cafetière, le second, Brian Jones DARGOT, avec un polo et le troisième, Stéphane GRASSA, avec une clé USB et des auto collants.

LE 8ÈME S'ENVOLE ET FORUM DES ASSOCIATIONS SUITE...

Forte mobilisation le 21 octobre dernier pour accueillir les lauréats des concours et tirages au sort organisés à l'occasion de la manifestation « le 8ème s'envole » et du forum des associations de Bron.



Le 8ème s'envole...peut-être !

Malheureusement la météo n'était pas totalement de la partie et sur les cinq vols prévus, deux ont dû être reportés.

Un grand merci à Marc MUHLSTEIN du conseil de quartier qui nous a aidés à organiser cette journée.

UN PARTENARIAT SOUS HAUTE PROTECTION :



Témoignage d'une excellente collaboration

Un grand merci à Alain DEVORNIQUE, directeur du cabinet du maire du 8ème, mais aussi président du secteur 640 Rhône-Ain-Loire de l'ANORAA* qui a remis au club une photo dédiée de la Patrouille de France 2018 en souvenir du meeting de ROANNE à l'organisation duquel son association a participé.

Témoignage d'un partenariat ACGL/ANORAA qui nous déjà ouvert de nombreuses portes et qui ne demande qu'à se poursuivre.

UN CLUB QUI ÉVOLUE : PASSATION DE CONSIGNES

C'est désormais Marc PONCIN qui se chargera des démarches administratives pour les inscriptions et réinscriptions.

Il succède ainsi à Marcel CUNTZ qui a effectué cette tâche avec dévouement et efficacité durant plusieurs années et qui souhaitait prendre un peu de recul.

Un grand merci à tous les deux pour les services à venir et ceux qui ont été rendus.

UN CLUB QUI ÉVOLUE : LE NOUVEAU LOGICIEL

Le choix a été fait, ce sera avec Aerogest que vous pourrez prochainement effectuer vos réservations pour les vols de 2019. Les grandes manœuvres de paramétrage ont débuté. Des séances de présentation seront organisées prochainement de façon à vous permettre de maîtriser ce nouvel outil.



Une assistance attentive

UN CLUB QUI ÉVOLUE : UNE NOUVELLE ORGANISATION

Conformément à la mission qui lui a été confiée, Olivier CLAVEL a proposé une nouvelle organisation du club afin qu'il réponde aux exigences réglementaires générées par le DTO*.

Après présentation et approbation par le Bureau et le Conseil d'Administration, l'organigramme ainsi que les fiches de poste et les procédures seront mis en place en janvier 2019.

UN CLUB QUI ÉVOLUE : LES INSTRUCTEURS AUSSI...

Le DTO c'est aussi une remise en question de l'organisation de la formation. Ces changements ont été présentés aux instructeurs lors d'une réunion à laquelle participaient également le Président et le Secrétaire.



Attentifs mais ravitaillés

Philippe GUET

Inscription en juin, réussite en octobre... Corentin Daudet fut sans doute un des plus éphémère élève de l'ACGL puisqu'en 4 mois il est passé du stade de l'élève à celui de pilote !

Une réussite fruit d'un sérieux labeur et d'une studieuse rigueur. Témoignage de l'intéressé...

« Le milieu aéro est, pour moi, une histoire d'enfance. A 13 ans je passais mon BIA à l'Aéro Club du Puy en Velay. Puis, ayant quitté l'Auvergne pour la région lyonnaise, je débutais ma formation PPL le 5 juin dernier à l'ACGL. Mon emploi du temps m'imposant de réaliser cette



Verrière propre, on peut y aller !

formation durant la période estivale, il fallait que je m'organise de façon rigoureuse. Mais sans la disponibilité de Michel Pochon mon projet n'aurait pu se concrétiser. Les journées « pratiques » avec Michel durant lesquelles nous réalisons deux vols, généralement le matin et l'après-midi, étaient suivies de journées « théoriques » durant lesquelles je me plongeais dans les cours et les livres. Lâché fin juillet, j'ai obtenu le PPL le 13 octobre testé par Pierre Clary.

Il est vrai que passer son PPL sur une période aussi brève est extrêmement exigeant. Le succès réside notamment dans le travail personnel et la préparation des vols. Pour ma part, je passais autant de temps à cette préparation des vols, à lire et relire le manuel du pilote qu'à voler. Résidant encore en Haute-Loire à cette période, une « organisation logistique » non moins rigoureuse a été importante. La régularité dans les vols a, en outre, été déterminante lors de ma progression.

Il est important d'avoir à l'esprit que l'instructeur n'est pas là pour pousser l'élève, mais l'accompagner dans sa réussite. De plus, le fait que les instructeurs de l'ACGL se rendent libres sur leur temps personnel a évidemment contribué largement au succès de ma formation estivale.

Pour moi, la motivation de l'élève pilote et l'esprit associatif ont été, cet été, parmi les éléments-clés d'une saison aéronautiquement réussie et ô combien satisfaisante. »

Corentin DAUDET

✈ LES DANGERS DE « L'ENDETTEMENT »

La quantité de sommeil « normale » est différente pour chacun d'entre nous.

50 % de la population nécessite entre 7h30 et 8h30 de sommeil par nuit et cette durée diminue avec l'âge (1 heure de moins à 55 ans qu'à 20 ans).

La restriction du sommeil entraîne une dette qui s'accumule. Et lorsque cette dette devient trop importante, l'organisme « se rattrape » avec des micro-sommeils.

Cette dette est toujours sous-estimée (souvent involontairement). Des tests réalisés lors de la campagne de certification de l'Airbus A340 sur vol long courrier ont montré une moyenne de 12 micro-sommeils chez les deux pilotes dans les 30 minutes précédant l'atterrissage (alors que les intéressés n'en avaient pas conscience) soit presque 1 micro-sommeil toutes les 2 minutes. Danger !

Cette dette dégrade la vigilance et les attentions.

- ✘ **l'attention soutenue, celle qui assure la continuité des performances dans les tâches prolongées.**
- ✘ **l'attention sélective, celle qui assure la performance dans la sélection des informations à traiter et permet un changement rapide d'une information à l'autre.**
- ✘ **mais surtout l'attention divisée, c'est l'attention partagée entre plusieurs tâches à réaliser simultanément.**

Cette dette est sournoise. Une étude américaine a montré que 20h de dette de sommeil entraînait une altération des performance équivalant à une alcoolémie de 0,80 g/l.

DONC ATTENTION AVANT DE PRENDRE LE MANCHE

Une application gratuite pour smartphone réalisée par une société d'autoroute permet de faire un test rapide avant de partir. Cela s'applique à la conduite d'une automobile tout comme à celle d'un avion.

N'hésitez pas à la télécharger et à faire le test. Vous allez avoir des surprises.

Olivier Giraudon - Médecin aéronautique



LA BELLA ITALIA (1/2)

Dans le jargon aéronautique la signification de l'acronyme CAVOK (Ceiling And Visibility OK) est en général plutôt positive. "Grosso modo" (attention cependant aux nuances) cela signifie que la météo est favorable et donc que l'on peut voler. A l'ACGL, CAV OK définit aussi la "Commission Animation Voyage OK" du club. Autrement dit le mini groupe chargé entre autre de proposer et mettre en oeuvre avec les participants des voyages plus ou moins lointains auxquels chaque adhérent peut prendre part. Créée en 2018 cette commission a récemment proposé son tout premier déplacement : au choix Torino LIMA ou Albenga LIMG qui fut finalement retenu. Cinq personnes s'étaient inscrites pour ce vol. Deux ne purent finalement pas participer et ce sont donc trois pilotes qui firent le voyage. Récit...



Equipage du FX

"Pour cause de météo assez peu favorable, nous avons décidé la veille de prendre l'option Albenga plutôt que Torino. La couverture nuageuse rendait en effet très incertain le vol vers la cité piémontaise, alors que le vol vers la Ligurie pouvait se faire, même si les nuages nous imposaient d'éviter le Vercors et de suivre en partie la vallée du Rhône.

Rendez-vous à 8:30 locales pour le briefing départ: dossier météo, logs de nav, Notams, validation des branches, enregistrement du plan de vol obligatoire pour le franchissement d'une frontière etc. Franck Pervilhac prend en charge la branche aller, Franck Denizon assurera le retour. Damien Bourgeois, passager non encore breveté est impatient de commencer sa "formation" au vol. Pleins et multiples vérifications effectuées, c'est à 9:30 local que ronronne le moteur de F-HCFX.

Contact avec le sol de Bron LFLY 121.70. On nous confirme avoir notre plan de vol et on nous l'active. Décollage face au sud piste 16, sortie par BR, nous débutons notre vol en espérant passer par le Vercors, mais la couche nuageuse nous oblige comme prévu

au déroutement vers la vallée du Rhône. En effet, la hauteur de la base des nuages et l'incertitude de savoir s'il pouvait y avoir des CB dans la couche nous impose la prudence.

Après quelques nautiques nous pouvons rejoindre notre route initiale. Avec un vent de 27kt de face notre F172 est copieusement ralenti.

Libéré par Lyon Info, nous contactons Marseille Info puis Nice Info pour le transit côtier au Sud de Cannes et de Nice. L'info de Nice est d'une grande efficacité et nous propose même une altitude de vol pour rester avec eux tout le long du transit, sans avoir à contacter la Cannes TWR. En revanche nous n'échapperons pas à celle de Nice.



Fréjus - St Raphaël

Nous effectuons notre transit à 500ft sol (en l'occurrence mer). Heureusement, le vent s'est un peu calmé et nous ne sommes donc pas trop chahutés. A une distance si faible des flots c'est rassurant. Nous survolons une multitude de petits voiliers, certainement en école. Ils ne doivent pas être habitués à une telle compagnie, si "proche" de leur gréement.



Forteresse de Saint-Honorat au Sud-Ouest de Cannes

Il nous faut maintenant remonter un peu car l'arrivée sur Albenga doit se faire à 1500ft. Nice nous libère et nous demande de contacter directement Albenga. Après le report aux points « Imperia » et « Alassio », nous avons les informations d'atterrissage par l'AFIS d'Albenga. Ce sera un atterrissage en 27 donc face à l'Ouest.

Nous aurons du vent de travers à l'atterrissage. Révision à voix hautes de la procédure par vent de travers afin de nous poser de la façon la plus académique possible. Nous quittons la piste par le point « A » et nous rendons au parking où nous sommes attendus par un marshaller. Bien que le parking en dur soit totalement libre, il nous indique un emplacement sur le gazon. Nous sommes mêmes conviés à rejoindre le terminal en voiturette électrique.

Comme il nous reste à ranger l'avion, récupérer nos affaires et fermer l'avion nous lui proposons de nous rendre à pied au terminal, ce qu'il accepte.

À suivre...

Franck PERVILHAC



Isola Gallinara au Sud d'Albenga



Une journée à Venise

Avec un FCL 055VFR tout juste obtenu, j'ai récemment voulu tester ce précieux sésame en vol. Pour rappel ce FCL 055VFR est, pour un francophone, l'examen permettant la vérification d'un certain niveau d'anglais aéronautique lui-même indispensable pour tout voyage là où le français n'est pas la langue officielle. Le niveau 4 (opérationnel), valable 5 ans, atteste d'un niveau suffisant. La validité du niveau 5 (avancé) est de 6 ans. Quant au niveau 6 (expert), il est valable à vie et il n'est donc pas nécessaire de proroger sa qualification anglaise. Doté de mon niveau 4 fraîchement acquis je décide de partir vers une destination à la fois mythique et proche : la Sérénissime mieux connue sous le nom de Venise.

Rendez vous au club à 06H30, pour un décollage à 07H00. Trente minutes de préparation c'est peu, mais, dès la veille, l'avion avait été préparé, le plan de vol FPL déposé, la navigation étudiée, le « log de nav » rédigé. Le tout avec un très grand soin.



La baie vue du ciel

Météo, Notams, ultimes vérifications... Nous sommes déjà dans le voyage et commençons à nous remettre en mémoire les cours d'anglais, les formules spécifiques, les toumures particulières. C'est mon premier voyage à l'étranger en avion léger et c'est moi qui pilote cet avion ! Le stress, qui n'était cependant pas invité est pourtant bien présent.



Parking à Venise

Par sécurité, le vol se fera avec un instructeur, en l'occurrence, Bernard Cuirinier. Françoise Chignec, elle-même pilote à l'ACGL nous accompagne.



07H00, prise de contact radio avec Bron sol 121.70 pour le roulage. Prononcer la phrase « ...vol à destination de Venise... » est déjà un intense moment de plaisir.

Nous sommes rapidement autorisés pour le niveau 95, direction le Mont Cenis. A partir de là le contrôleur demande de contacter Turin. Plus possible de temporiser, ce n'est ni la langue de Molière ni celle de Dante qui seront utilisées mais bien celle de Shakespeare. En vérité je ne suis pas certain que l'auteur de King Lear aurait compris quoi que ce soit aux échanges entre des contrôleurs devant des écrans et une machine volante ; des centaines de kilomètres séparant les premiers de la seconde...

Pourtant nous nous comprenons les uns les autres bien que les phrases types apprises par cœur semblent fort lointaines et que rien ne ressemble aux écoutes de bandes que l'on a pu faire. Qu'à cela ne tienne, Bernard veille au grain, et prend le relais lorsque nécessaire.

Au moment de l'arrivée à Venise, c'est magique. Vue sur la baie de Venise et le Lido. Les efforts sont largement récompensés.



Finale à LIPV

Une seule envie, voyager encore ! And in english of course.

Jean-Louis PECERE

ILS SE SONT POSES À BRON

Bron est une plate-forme aéronautique, tant civile que militaire, depuis plus d'un siècle. Il nous a paru intéressant de jeter un coup de projecteur sur quelques-uns de ces oiseaux de passage familiers aux yeux des brondillants de l'époque et qui appartiennent au patrimoine national.

Les talents de dessinateur d'un adhérent de la SLHADA aujourd'hui décédé, Maurice MONIER les a particulièrement mis en valeur.

Le DEWOITINE 510

Il fut l'un des premiers chasseur à aile basse français mais sans train rentrant. A Bron il servit aux essais radio entre le sol et les appareils sous la conduite du commandant Armand Viguier dans l'immédiat avant-guerre (la seconde à être qualifiée de mondiale).

Il permettra la mise au point du Dewoitine 520, appareil prometteur mais auquel les circonstances ne permirent pas de faire ses preuves.

Le BREGUET 280 et sa version 393

Le modèle 280 T faisait escale à Bron sur les trajets vers Paris-Genève et Marseille pour le compte d'Air Union puis de Air France. Les appareils étaient baptisés Rapid Azur et Riviera Express. Les 8 passagers disposaient d'une toilette et le pilote d'un poste de pilotage fermé (d'où le nom de berline par opposition à limousine où le pilote s'abritait derrière un brise-vent.



LYON... Port Aérien de BRON... Embarquement des Passagers.
Berline Breguet 280 de Rapid Azur en escale à Bron

Le modèle 383 accueillait 10 passagers et volera en « long courrier » en Amérique du Sud.

La SA 210 « CARAVELLE »

Le bel oiseau de Sud Aviation, premier succès commercial français grâce à la disposition de ses réacteurs. Sa silhouette s'allie parfaitement avec les longues lignes horizontales de l'aérogare de 1959.

Il rapprochait Lyon des capitales européennes et nord-africaines. A défaut de l'emprunter, la foule venait le contempler depuis les terrasses de l'aérogare.

Le BREGUET « Deux-Ponts »

Il doit son appellation à sa structure en deux planchers qui lui permettaient d'emporter passagers et fret.

Sa version 763 « Provence » se posait à Bron lors des trajets vers Paris, Alger et la Corse dans les années 1953 à 1963.

Le 10 mai 1955, en provenance de Tunis, le F-BASQ se posa trop court, à 35 km au sud du seuil de piste à Pont-Evêque. Quelques semaines plus tard, après aménagement du champ, il décolla pour se poser sur le béton de Bron.

Les militaires utilisèrent la version 765 « Sahara » dès 1958. Elle terminera ses missions dans le Pacifique...en 1972.



1955 - sur le tarmac de Bron - 2 breguets Deux-Ponts en compagnie de Super-constellation et de DC 4



L'ensemble des documents présentés est issu du fonds et des archives exceptionnelles de la **SLHADA** (Société Lyonnaise Histoire de l'Aviation et de la Documentation Aéronautique).

www.slhada.fr - contact@slhada.fr

facebook : Aerolyon-slhada.



MA JOURNÉE AU MEETING DE ROANNE

En septembre 1973, Georges Remy organisait à Roanne LFLO un meeting aérien qui depuis lors, tous les deux ans, réunit dans cette cité de gastronomes le gratin de l'aviation... Un siècle après la signature de l'armistice de la Première Guerre Mondiale, le thème de cette année revenait logiquement sur « 100 ans d'Aventure Aérienne » et témoignait de l'incroyable évolution de l'aviation entre 1918 et 2018. Cette année, les organisateurs avaient en outre dédié la journée à Georges Rémy, parti au ciel des passionnés en 2017.

45 ans après la première édition et pour la 23^{ème} fois à LFLO retentissaient les warbirds, les turbines et autres pistons qui lorsqu'ils se taisaient, laissaient place cette année à un superbe vol d'oies accompagnant leur ULM leader. La belle météo de la journée a permis au public nombreux, de voir évoluer dans des conditions optimales plus d'une soixantaine d'aéronefs dans le ciel roannais.



Citons également l'hélicoptère de combat TIGRE, le FENECH de l'Aéronavale, les avions de la Grande Guerre en combat et des « warbirds » de 39-45 en scénario TORA-TORA, le tout accompagné d'effets pyrotechniques.

Tandis que les démonstrations de voltige et de vols en patrouille s'enchaînaient, un EUROFIGHTER de la Luftwaffe se laissait admirer en statique...



Le bouquet final a classiquement été tiré par la Patrouille de France, dont les impressionnants tableaux ont, comme à l'accoutumée, séduit l'assistance par leur précision et leur audace.

Rendez-vous en 2020 !

www.meeting-roanne.net/exhibitions-2018

José MULERO

“HIVER PÊCHU, RÉCHAUFFE TON CARBU.”



AGENDA CLUB

- **DÉCEMBRE** : mise en ligne d'Aérogest
- **VENDREDI 11 JANVIER** : galette d'accueil des nouveaux arrivants et vœux du président
- **VENDREDI 29 MARS 2019** : assemblée générale

SLHADA

PROGRAMME DES RÉUNIONS MENSUELLES 2018

Les réunions se tiennent à la salle 15 du Fort de Bron.
 >> RDV à 14h à la grille située au pont d'accès au Fort.

- **SAMEDI 1 DÉCEMBRE** : L'histoire des premiers turboréacteurs. Jean Schreiber (SLHADA)

FRÉQUENCE CLUB

édité par :
 AÉROCLUB DU GRAND LYON
 Aéroport de Lyon-Bron
 Avenue Louis Mouillard
 69500 Bron
 Association représentée par :
 Philippe Quétier
 Directeur de la Publication :
 Philippe Quétier
 Rédacteur en chef :
 Arthur Aguilera
 Édition de novembre 2018.
 Imprimé par nos soins.
 Dépôt légal à parution.
 ISSN : en cours

RETROUVEZ-NOUS SUR WWW.ACGL.FR

Pour nous contacter : info@acgl.fr
Tél. : 04 72 37 51 32

 **AEROCLUBDUGRANDLYON**



meilleurtaux.com
NOS EXPERTS À VOS CÔTÉS

AGENCE LYON VAISE Lyonvaise@meilleurtaux.com

