

EL CONDOR SPECIAL Montélimar 06 2012

Le petit journal illustré de l'AERO-CLUB ROYANS-VERCORS

Rédacteur en chef : Henri LAGASSE. Collaborateur : Jean-Paul DROUOT.

Aéro-Club du Royans-Vercors. Champlong. 26190 Saint-Jean-en-Royans. Tél : 04 75 48 61 29 www.acrv.eu
© EL CONDOR. Contact : henri.lagasse26@wanadoo.fr



ANCÔNE.

Un aérodrome en bordure nord –ouest d'une ville qui se veut une des portes de la Drôme provençale. Ce terrain abrite bien sûr non pas un, mais deux aéro-clubs, pourquoi deux et pas un ? Encore une histoire de Français qui sont les grands spécialistes mondiaux du faire compliqué quand on peut faire simple. *Le Condor ne s'étendra donc pas sur le sujet.*

Mais surtout ANCÔNE abrite le Musée Européen de l'Aviation de Chasse.

Ce musée a une particularité qui mérite d'être signalée, car ici le mot insertion n'est pas vain. Depuis presque toujours l'insertion est une des priorités de l'association.



Le responsable de l'insertion :
Nicolas CHAREYRON.

Atelier de restauration / Workshop

Venez découvrir les coulisses du musée...
Depuis une galerie, vous pourrez voir le travail de restauration des avions.
Here, is the working heart of the museum. You will see how we repair the planes.

Pour les groupes de 12 personnes minimum, visite guidée toute l'année et UNIQUEMENT sur rendez-vous.

Accès au Musée

Horaires d'ouverture

La semaine :
matin : 9 h à 12 h
après-midi :
13 h 30 à 17 h (novembre à mars)
13 h 30 à 17 h 30 (avril à octobre)
13 h 30 à 18 h 30 (juillet et août)

Week-end et jours fériés :
14 h à 17 h (novembre à mars)
14 h à 18 h 30 (avril à octobre)

MUSÉE EUROPÉEN DE L'AVIATION DE CHASSE

Aérodrome de Montélimar - Ancône
26200 MONTÉLIMAR
Tél. 04 75 53 79 49 - Fax : 04 75 01 51 89
Email : avions26@wanadoo.fr
Site web : meacmtl.com

Impprimerie Bayle - Montélimar

MUSEE EUROPEEN DE L'AVIATION DE CHASSE

Aérodrome de Montélimar route d'Ancône

2 6 2 0 0 MONTÉLIMAR

Mais laissons-le parler :

Créé en 1987, le musée Européen de l'Aviation de Chasse de Montélimar a mis en place depuis 1994 un chantier d'insertion afin de démonter et remonter des hangars d'une ancienne caserne militaire cédés pour le Franc symbolique par le Ministère de la défense. Ces 3500 m² de surfaces couvertes étaient destinés à abriter la collection du Musée.

Petit à petit, la mission des personnes présentes sur le chantier a évolué. Désormais, ils réalisent l'ensemble des travaux nécessaires au développement du musée (construction de hangars, plomberie, électricité, peinture, carrelage, etc... entretien des avions et aménagement du site).

7 personnes travaillent actuellement sur le chantier d'insertion du musée et les trois salariés permanents sont tous issus de ce chantier.

Le personnel féminin du chantier participe aussi aux travaux de restauration (déchargement, remontage et peinture) des avions que les visiteurs peuvent découvrir à l'intérieur des hangars. Elles ont également participé à la peinture du North American OV 10 BRONCO seul avion du musée en état de vol, que l'on peut voir en évolution lors de meeting nationaux et internationaux.



Une très belle réussite que El Condor tient à saluer chaleureusement, la solidarité n'est pas ici un vain mot.



Construire, peindre, entretenir, accueillir... une multitude de tâches à accomplir tous les jours, que près de 200 bénévoles accomplissent dans la joie et la bonne humeur, une association soutenue par les visiteurs, un joli but de promenade.



AMICALE DES AVIONS ANCIENS DE LA DRÔME

Musée Européen de

L'Aviation de Chasse

Aérodrome de Montélimar



Un super catalogue est à la disposition du public, avec une foule d'informations utiles pour tous.



DOUGLAS > DC-3A

Historique

Aucun autre avion n'a connu le succès commercial du DC-3 dont plus de 400 exemplaires sont toujours en service dans le monde, plus de 70 ans après le premier vol du prototype. Difficile de citer toutes les qualités de cet appareil qui n'a toujours pas trouvé de successeur, mais il est certain que sa fiabilité, sa longévité et ses faibles coûts d'exploitation sont pour beaucoup dans le succès de ce bimoteur de transport. Le DC-3 découle en ligne droite du DC-1 (Douglas Commercial 1) et du DC-2. Ces deux avions, qui ont effectué leur premier vol respectivement en 1933 et en 1934, intéressent la compagnie American Airlines qui aurait toutefois souhaité se doter d'une version un peu plus performante. Ainsi naît le DC-3, qui effectue son premier vol le 17 décembre 1935. L'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941 donne un fabuleux coup de pouce à Douglas qui a déjà construit quelque 400 DC-3 pour le compte de compagnies civiles. Les seuls besoins de l'Army Air Force se chiffrent à des milliers d'avions de transport, qui seront produits dans différentes usines sous le nom de C-47



Skytrain ou C-53 Skytrooper. Plus de 10 000 avions seront ainsi construits et livrés aux forces alliées, ceux livrés en Angleterre et dans les pays membres du Commonwealth recevant le nom de *Dakota*. Après guerre, nombre de ces machines se retrouvèrent sur le marché, et furent littéralement bradées à des compagnies civiles.

Le parc de DC-3 exploités diminue chaque année, et les utilisateurs lui cherchent désespérément un remplaçant.

Fiche Technique

Constructeur >	Douglas
Pays >	USA
Type >	DC-3A
Fonction >	Transport
Année >	1942
Moteur >	2 moteurs en étoile Pratt & Whitney R1830-92 <i>Twin Wasp</i> de 1 200 cv
Vitesse >	370 km/h (à 2 590 m)
Rayon d'action >	3 420 km
Masse totale >	11 800 kg
Envergure >	28,96 m
Longueur >	19,65 m
Surface alaire >	91,69 m ²
Armement >	sans

Provenance de l'appareil exposé

Le DC-3 n° 4979 est sorti en 1942, et a servi dès sa sortie d'usine au transport de hautes personnalités au sein de la 7th Air Force. C'est ainsi que le Maréchal Montgomery en a fait un moment son avion personnel. Après guerre, on le retrouve chez Northern Airlines qui le modifie en DC-3A. Utilisé ensuite comme cargo un peu partout en Afrique, il fait une pause en Israël où il est récupéré. En 2008, son propriétaire le vend à Francisco Agullo, un jeune et dynamique pilote de ligne, passionné de belles mécaniques ; en dépit d'un long séjour parmi nous sans le moindre entretien, l'avion retrouvera bientôt son élément. C'est le début d'une belle aventure, à laquelle le musée a la chance d'être associé.

Propriété de l'appareil exposé
Collection privée

[21]

Ci-dessus un exemple de la riche documentation du catalogue.

LES AUTOGIRES de MONTELIMAR



Un jour, à Saint-Jean-en-Royans, un étrange engin volant identifié est venu survoler Champlong et s'y poser.
Mi hélicoptère, mi avion, la machine est ingénieuse, éveille la curiosité de tous et la méfiance de certains.
Il faut bien reconnaître que tout ce qui est nouveau soulève des vagues de méfiance, souvenez-vous du début de l'aviation, du chemin de fer, des premières machines à vapeur, etc...



A Montélimar un homme de contact, de terrain précieux :
Pascal PODOGORSKA.
Planet Gyros
Aérodrome
26200. Montélimar.
Tél : 06 87 21 46 31
www.planet-gyros.com

Pilote – Instructeur et
revendeur de deux marques
d'autogires.
une Française et une Italienne,
et parfois photographe.

Les Autogires en évolution par Pascal Podorgorska.



Grâce à ces quelques images, nous voyons la machine évoluer en divers milieux : montagne, mer, plaine et forêt. Ce qui ressort de divers entretiens avec des utilisateurs, c'est la grande sécurité que dégagent ces engins, en plus du confort de vol, étant peu sensibles aux turbulences.

Un autre aspect non négligeable, la machine s'adapte à tous style de vols : Ballade, observation, sa vitesse peut varier de 55 km/h à 200 km/h, ce qui en ferait un outil précieux pour la surveillance des forêts en période estivale, et de plus un terrain de 150 mètres est très largement suffisant pour atterrir et décoller.

D.T.A. MONTELIMAR.

Aérodrome de Montélimar Ancône. 26200 MONTELIMAR.

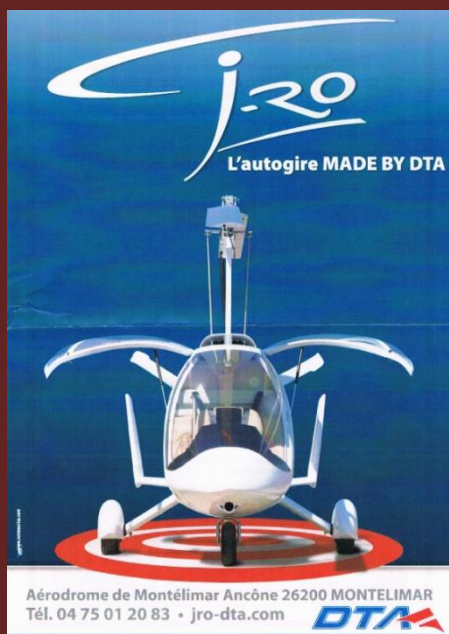
Tél : 04 75 01 20 83 . www.jro-dta.com E-mail : dta.ulm@wanadoo.fr

Une entreprise Française qui conçoit et construit des machines volantes ! L'autogire MADE BY DTA.

Une entreprise créatrice d'emplois novateurs, une équipe dynamique, des machines absolument superbes.

Question emploi : Une dizaine de salariés plus les sous-traitants... en ces temps difficiles, un aspect très important.

Une technique irréprochable et pour ne pas dire de bêtises, voyons les fiches constructeur.



Pour la petite histoire, les italiens construisent 8 machines par mois et les français sont pour le moment à un exemplaire mensuel, les constructions ne sont pas identiques et puis sachons faire cocorico pour saluer nos compatriotes constructeurs de machines de rêve.

Une pureté de ligne, un rouge éclatant, une visibilité impeccable, de quoi faire de beaux vols en été comme en hiver.

Voyons les fiches techniques du constructeur.



Autogire biplace tandem «cabriolet » Portes papillon amovibles, optionnelles



J-RO modèle 2012

Détails techniques et équipements de série

- Coque époxy / carbone (moulé sous vide)
- Capot moteur carbone
- Verrière (et transparents de portes) en Plexiglas aéronautique 6S241
- Casquette de console noire anti-reflets
- Pantalons de train et carénages de roues
- Cellule, fourche, fusées : acier 25CD4S et inox 304 soudure TIG - peinture Epoxy
- Mât démontable
- Jambe de train : dural 7075
- Poutre de queue, finition microbillage
- Roues arrières freinées hydrauliques BERINGER 15x600x6
- Roue avant libre BERINGER 400x6
- Finition extérieure peinture,

Rotor

- Rotor aluminium extrudé T6106T6, 2 pales, calage de pas fixe, libre en battement
- Profil NACA 8H12sp (AVERSO)
- Diamètre : 8,50m
- Tête de rotor AVERSO
- Attache rotor de parking
- Pré lanceur par courroies et arbre flexible
- Commande pré-lanceur pneumatique avec sécurités frein rotor, portes, freins roues arrières

Commandes

- Trim électrique de tangage (avec voyant vert de position détrimé)
- Commandes sur rotules (UNIBAL - Ø10)
- Palonnier réglable 6 positions (broches à bille)
- Poignée de manche avec trim « chapeau chinois » - bouton pré lanceur – PTT gâchette
- Fixations en attente pour double commande de manche optionnelle

Motorisations

- Moteur 912ULS2 100CV ou 914UL 115CV avec limiteur de couple
- Pot d'échappement inox
- Vanne thermostatique huile
- Hélice DUC tripale F300 Windspoon « blindée »
- Réservoir roto-moulé (polyéthylène réticulé) 70 litres, purge, remplissage extérieur avec bouchon fermeture à clé, niveau visible en cabine, indicateur niveau carburant sur tableau de bord

Communication

- Pré installation radio (antenne intégrée à l'empennage - alimentation filtrée LYNX – protection - PTT)

Cockpit

- Dossier de siège avant basculant (accès passager) - inclinaison dossier réglable : 3 positions
- Ceintures 4 points avant et arrière
- Sièges: assises et dossiers mousse haute densité avec revêtement bicolore cuir synthétique et Alcantara®
- Ventilation de verrière
- Rangements: coffre sous assise avant (côté droit sauf avec double commande) + vide-poches sur cloison pare-feu et dossier du siège pilote
- Caissons de protection de commandes

Feux

- Phare d'approche (60w)

Tableau de bord équipé EFIS

- Instrumentation moteur digital MGL XTreme EMS, compteur horaire, temps de vol, horloge, compte tours, pression et température d'huile, CHT, EGT, niveau carburant, température extérieure
- Instrumentation de vol digital MGL EFIS XTreme : altimètre, anémomètre, variomètre, indicateur de cap magnétique, navigation GPS vers points de report, indicateur de situation horizontale et de déviation de cap
- Compte-tours rotor
- Démarreur et sélection d'allumage par contacteur à clé
- Prise allume cigare
- *Emplacements prévus pour radio - transpondeur*

Façade auxiliaire

- Interrupteur de coupure générale
- Voyant d'alarme de charge (rouge)
- Voyant d'alarme de pression d'huile
- 2 voyants d'alarmes fermeture de portes (D/G)
- Inter de sélection d'alarme avec / sans portes
- Inter de strobe en attente
- Voyant d'alarme de frein rotor (rouge)
- Voyant de trim en position détrimé (vert)
- Interrupteur de phare d'approche
- Protections par disjoncteurs thermiques
- 914 : *Emplacements prévus pour voyants d'alarme TCU, capteurs, 2 inter de pompes électriques*

Personnalisation

- Finition extérieure peinture, teintes de base : RAL non métallisé (coque, empennage, pantalons de train, carénages de roues, mât, cellule)



Performances à 450 kg

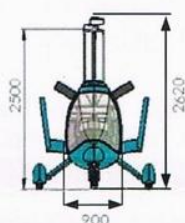
Conditions standards 15°C - 1013,2 hPa

Type de moteur	Rotax 912S	ROTAX 914
Puissance moteur	73,5 kW	84.5 kW

Masse maximale de 450 kg (510 kg suivant réglementation)

Vitesse de décrochage (VSO)	45 km/h	45 km/h
Vitesse maxi à ne pas dépasser (VNE)	204 km/h	204 km/h
Vitesse de croisière	130 / 140 km/h	140 / 160 km/h
Distance d'atterrissage	30 m	30 m
Distance d'atterrissage après 15 m	100 m	100 m
Roulage au décollage	100 m	90 m

- Masse maxi admissible sur le siège avant (coffre sous le siège inclus) : 110 kg
- Masse mini admissible sur le siège avant : 60 kg



Conclusion :

Des hommes et des machines qui sortent de la routine journalière, que ce soit pour le musée de Montélimar ou pour les autogires.

Un grand merci à : Nicolas CHAREYRON, Pascal PODOGORSKA, D.T.A. Le Musée de l'Aviation de Chasse de Montélimar qui ont permis ce N° Spécial Montélimar.

Ici un BRONCO en vol.

Celui qui viendra le 5 août 2012 à Champlong.

