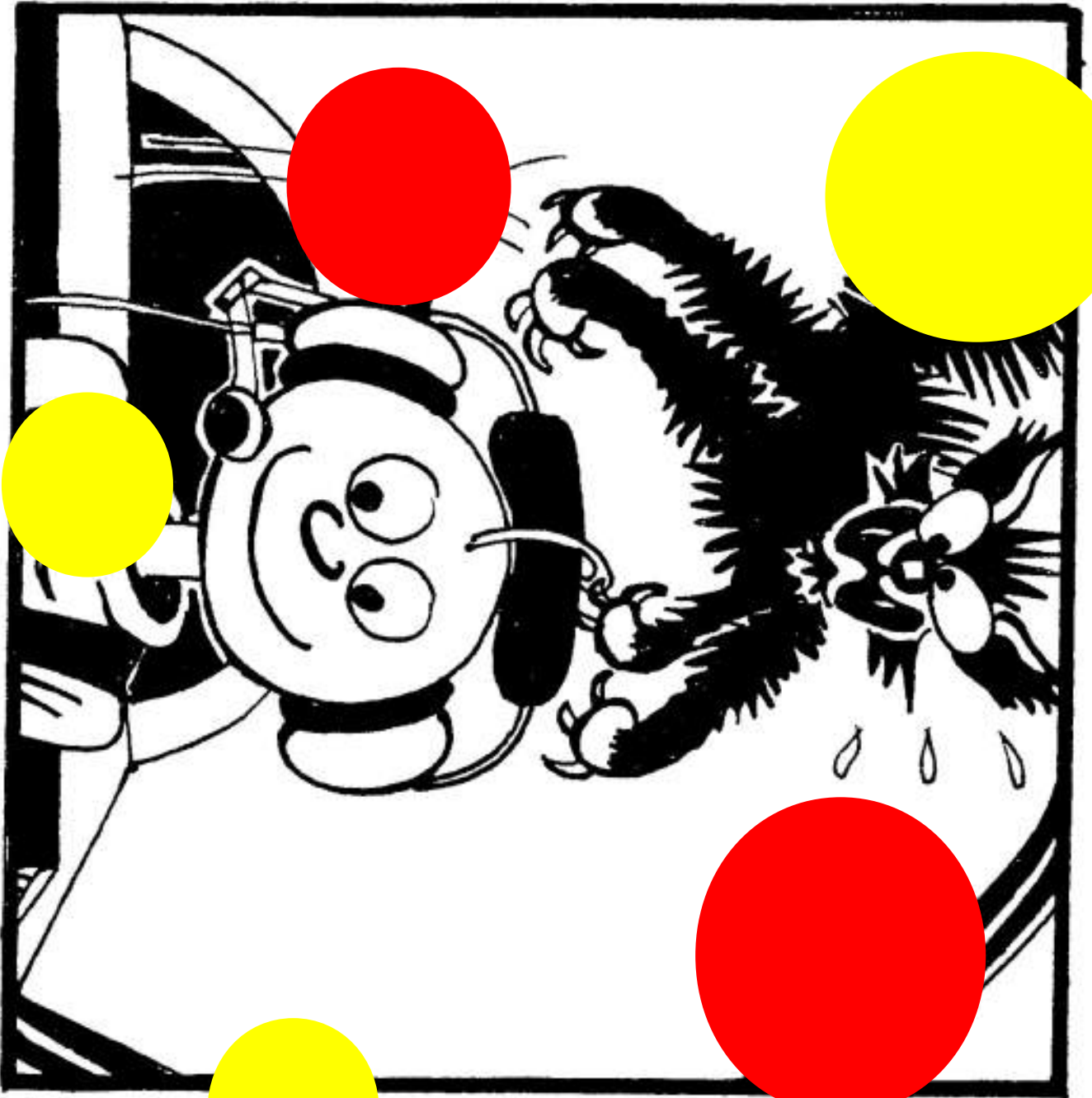


# MPV pour les Nuls



*Edition Août 2012*



- 1- MPV est un club de voltige. A ce titre, il ne possède que des avions de voltige, principalement destinés... à la voltige. Les rares vols où l'avion reste à plat consistent à aller d'un point A vers un point B... et inversement (voir plus bas).
- 2- MPV est sans domicile fixe. A ce titre, nous devons chercher à chaque sortie un terrain qui veut bien nous accueillir et sommes donc les hôtes des aéro-clubs qui nous accueillent (d'où les fréquents déplacements d'un point A vers un point B).
- 3- MPV fonctionne exclusivement grâce aux bénévoles qui lui consacrent un peu (voire beaucoup) de leur temps. Vous découvrirez rapidement qu'ils refusent très rarement un coup de main ☺



Un proverbe gersois raconte que tous les membres de MPV sont libres et égaux en droit, mais que certains membres sont plus égaux que d'autres... Ces membres élus assurent bénévolement la bonne marche du club. Parmi eux...

	<p><b>Président</b></p> <p> <a href="mailto:christophe.cerrag@hotmail.fr">christophe.cerrag@hotmail.fr</a></p> <p> 06 12 44 59 59</p>		<p><b>Chef pilote</b></p> <p>donc membre de plein droit du comité directeur et du bureau.</p> <p> <a href="mailto:gautier.guerard@free.fr">gautier.guerard@free.fr</a></p> <p> 06 68 87 99 72</p>
---	---	--	---

**Christophe  
Le Garrec**

**Gautier  
Guérard**

 <p><b>Nils Harald Hansen</b></p>	<p><b>Vice-président</b></p> <p>tout pareil que celui du dessus quand il n'est pas là.</p> <p>✉ <a href="mailto:nils-harald.hansen@airbus.com">nils-harald.hansen@airbus.com</a> ☎ 06 80 03 21 95</p>	 <p><b>Holger Scheuffgen</b></p>	<p><b>Mécanique</b></p> <p>En charge des relations entre MPV et nos dévoués mécaniciens.</p> <p>✉ <a href="mailto:holger.scheuffgen@airbus.com">holger.scheuffgen@airbus.com</a> ☎ 06 20 60 81 32</p>
 <p><b>David Chabé, « Coyote »</b></p>	<p><b>Commission sécurité</b></p> <p>Racontez lui toutes vos aventures, il webmestre aussi</p> <p><a href="http://perso.wanadoo.fr/david.chabe/mpvsecu/">http://perso.wanadoo.fr/david.chabe/mpvsecu/</a></p> <p>✉ <a href="mailto:david.chabe@polytechnique.org">david.chabe@polytechnique.org</a> ☎ 06 62 95 74 18</p>	 <p><b>Jean Gazagnes</b></p>	<p><b>Chef pilote adjoint</b></p> <p>donc membre de plein droit du comité directeur et du bureau.</p> <p>✉ <a href="mailto:jean.gazagnes@free.fr">jean.gazagnes@free.fr</a> ☎ 06 89 47 33 37</p>
 <p><b>André-Marie Semet</b></p>	<p><b>Secrétaire</b></p> <p>fonctionnement du club, questions diverses...</p> <p>✉ <a href="mailto:andre-marie.semet@e-kiwi.fr">andre-marie.semet@e-kiwi.fr</a> ☎ 06 63 00 16 66</p>	 <p><b>Christophe Nonnotte</b></p>	<p><b>Planning</b></p> <p>en charge du planning, de l'organisation.</p> <p>✉ <a href="mailto:christophe.nonnotte@wanadoo.fr">christophe.nonnotte@wanadoo.fr</a> ☎ 06 81 78 05 63</p>
 <p><b>Ariane Bachelot</b></p>	<p><b>Secrétaire adjoint</b></p> <p>pareil que le secrétaire quand le secrétaire n'est pas là.</p> <p>✉ <a href="mailto:minicabfpgmn@hotmail.com">minicabfpgmn@hotmail.com</a> ☎ 06 75 94 22 03</p>	 <p><b>Emmanuel Derieux</b></p>	<p><b>Pôle Espoir</b></p> <p>✉ <a href="mailto:emmanuel.derieux@gmail.com">emmanuel.derieux@gmail.com</a> ☎ 06 30 16 81 42</p>

 <p><b>Patrice Sola</b></p>	<p><b>Trésorier</b></p> <p>accepte avec un plaisir non dissimulé les chèques à l'ordre de MPV.</p> <p>✉ <a href="mailto:patrice.sola@wanadoo.fr">patrice.sola@wanadoo.fr</a> ☎ 06 72 92 13 31</p>	 <p><b>Mathieu Amiot</b></p>	<p><b>Webmasteur</b></p> <p>de <a href="http://mpv.free.fr">http://mpv.free.fr</a> et <a href="mailto:mpv@free.fr">mpv@free.fr</a></p> <p>✉ <a href="mailto:mat.amiot@free.fr">mat.amiot@free.fr</a> ☎ 06 37 60 60 60</p>
 <p><b>Mathieu Calderon</b></p>	<p><b>Trésorier adjoint</b></p> <p>pareil que le trésorier, quand le trésorier n'est pas là.</p> <p>✉ <a href="mailto:mathieu.calderon@gmx.net">mathieu.calderon@gmx.net</a> ☎ 06 86 38 03 58</p>	 <p><b>Ariane Bachelot</b></p>	<p><b>Webmasteuse</b></p> <p>de <a href="http://mpv.free.fr">http://mpv.free.fr</a> et <a href="mailto:mpv@free.fr">mpv@free.fr</a></p> <p>✉ <a href="mailto:minicabfpgmn@hotmail.com">minicabfpgmn@hotmail.com</a> ☎ 06 75 94 22 03</p>

Et on n'oubliera pas nos illustres anciens membres du bureau. Parmi eux :

Bruno Vanderelst : premier président et fondateur de MPV (alias « Le Belge ». Personne ne sait pourquoi, en plus il est né à Agen).

Gim, Gilles Maniglier, Cédric, Marie-Pierre Delaveau : anciens chefs-pilotes.

Jean Gazagnes, Pierre Legrand : anciens présidents.

Autres membres dévoués : Denis Lafourcade, Marie-Pierre Cottineau, Laurent Kruk, et pardon à ceux que j'oublie !



MPV étant sans domicile fixe, il ne possède ni bureau, ni club-house. Cependant nos avions ont quand même chacun leur « niche » :

Avion	Terrain de base	Unité d'Entretien Agréée
CAP 10C F-GMPV	AC Toulouse Midi-Pyrénées (Lasbordes)	ACAT (Lasbordes)
EA200 F-GLJG	AC Airbus Toulouse (Lasbordes)	ACAT (Lasbordes)
CAP 232 F-GIXY	AC Airbus Toulouse (Lasbordes)	ACAT (Lasbordes)

Si un **problème technique** est constaté sur l'un des avions,  
**IL NE FAUT RIEN FAIRE (OU FAIRE FAIRE) SOI-MÊME**  
mais contacter le responsable mécanique

### *Quelques paroles sages...*

L'honnêteté du pilote est un fondement du club : l'erreur est humaine mais on se doit de signaler tout ce qui pourrait avoir des conséquences sur la sécurité des vols (ex : un atterrissage dur...)

Par ailleurs pour la sécurité de tous et la longévité des avions, il est de la responsabilité de chacun de prendre grand soin de la flotte. Cela passe notamment par :

- Une pré-vol minutieuse (tous contrôles nécessaires, niveaux, etc...)
- Des manipulations soigneuses : un avion c'est fragile ! Donc, on ne claque pas la verrière, on fait attention aux coups en s'installant et au retour du vol (boucles de harnais, boucles du parachute, etc...), on ne déplace pas l'avion n'importe comment (**attention à l'hélice et au plan horizontal très fragiles**). On pense aussi à abriter les montures pour leur éviter les coups de soleil, les inondations et les nuits à la belle étoile.
- On pense à laver l'avion : on ne peut malheureusement plus grand-chose pour sauver les moustiques abordés en vol, en revanche il est encore temps pour les bords d'attaque ! Un avion propre c'est des coûts d'entretien plus faibles, donc une heure vol moins chère (la bienséance interdit de dire ici le prix d'une peinture neuve), une belle vitrine pour le club et puis c'est tellement plus agréable pour le pilote ☺



## Les instructeurs

				
<b>Gautier Guérard (Chef-Pilote)</b>	<b>Cédric Lavocat</b>	<b>Pascal Lecomte</b>	<b>Jean Gazagnes (Chef-Pilote Adjoint)</b>	<b>Myriam Cormouls, « Mimi »</b>
				
<b>Marie-Pierre Delaveau</b>	<b>Christophe Thomas</b>	<b>Kai Schülter</b>	<b>Jean-Raymond <u>Gimenez</u></b>	<b>Nicolas Theobald</b>
				
	<b>Jean-Jacques Cocagne</b>	<b>Joël Leblanc</b>	<b>Franck Soubrane</b>	

Les coordonnées et toutes les autres infos sur les périodes et lieux de disponibilité de nos instructeurs sont disponibles sur le site internet (page planning)

Le Chef-Pilote est souverain pour toutes les questions concernant la sécurité, les opérations et l'utilisation des avions (lâchés, arrêt d'un appareil...). En son absence, il est représenté par les instructeurs ou à défaut par un membre du bureau.



### ***Voler en semaine...***

En fonction de la localisation des avions, il est possible de voler...

- au départ de Lasbordes.
- au départ de Gaillac
- au départ de Muret.

Rappelons qu'on ne peut voltiger que sur des **axes de voltige officiels**, qui peuvent être :

- des axes permanents (voir guide VFR)
- des axes activés par NOTAM (voir le site OLIVIA ou le BRIA au 05 62 74 65 31)

Toute voltige en dehors de ces axes est **strictement interdite** !

La liste des instructeurs disponibles sur chaque terrain est disponible à la page planning de notre site internet.

☞ Les zones d'évolution hors verticales d'aérodromes sont des espaces pas toujours faciles à repérer la première fois. Pour éviter de voltiger au « mauvais endroit », il est fortement conseillé de découvrir ces axes avec vos instructeurs préférés ! Emmenez éventuellement une deuxième personne avec soi pour aider à assurer la veille anti-abordage.

### ***Voler le week-end...***

Le week-end, MPV s'échappe de la moiteur Toulousaine et s'en va batifoler dans les bois... euh... non, en fait, MPV organise des sorties le week-end, pour voler sur des terrains pas (trop) loin de Toulouse et bénéficiant le plus souvent d'un axe de voltige à la verticale du terrain.

Ces sorties, comme tous nos déplacements, sont orchestrés par le responsable planning qui choisit les dates, les avions, la météo et le GO (Gentil Organisateur) en fonction de pleins de paramètres très complexes, pour que tout le monde soit content... et les autres aussi (private joke).

En plus de ça, Mr Planning prévient le gestionnaire de la plate-forme, l'aéro-club hôte et éventuellement la DAC s'il y a besoin de faire ouvrir un axe de voltige.

Le GO règle les détails d'hébergement pour les avions (et éventuellement les pilotes), organise les voyages aller et retour des avions. Enfin, il dresse la liste des pilotes intéressés par cette sortie. Naturellement, ces pilotes, pleins de gratitude, font leur possible pour lui faciliter la tâche.

Le GO désigne chaque jour un animateur sécurité (qui veille à la sécurité en général et remplit le compte-rendu sécurité qu'il retourne au responsable sécurité).

Les terrains habituellement pratiqués à l'occasion des week-ends sont :

- Castelnaudary : 1 fois par mois
- Moissac : 1 fois par mois
- Gaillac : 1 fois par mois

Et de façon plus anecdotique :

- Castres.
- St Gaudens
- Cassagnes
- Condom, etc...

**ET ON NE SE LE RÉPÈTERA JAMAIS ASSEZ :  
NOUS SOMMES LES INVITÉS DES TERRAINS OÙ NOUS VOLONS !**

A ce titre, nous nous devons d'être courtois avec les gens qui nous accueillent. Pourquoi ne pas les aider à sortir un avion ? On ne s'étale pas dans le club-house. On laisse les locaux propres et rangés en partant. On accueille les gens qui viennent nous voir et qui n'osent pas toujours déranger les « grands » pilotes de voltige que nous sommes... Et quand un riverain se déplace parce qu'on l'empêche de faire la sieste, on l'écoute et on reste calme... Préserver les **bonnes relations** que les usagers du terrain entretiennent avec leurs riverains est **notre assurance-vie**.

### ***Voler en stage...***

Un bon moyen pour progresser rapidement tout en se faisant plaisir dans une ambiance conviviale.

Il est organisé en général 1 stage par mois, entre mars et octobre.

Le fonctionnement est le même que pour les week-ends :

- Mr planning fixe les dates, les avions, choisit un GO, prévient le gestionnaire et l'aéro-club local, et éventuellement fait activer un ou plusieurs axes.
- Le GO organise le déplacement et nommera les responsables sécurité.



Quelques terrains favoris pour les stages :

- Tarbes : utilisé traditionnellement pour le stage de mars
- Rodez
- Cassagnes
- Condom
- Marmande
- etc...

On choisit en général un terrain disposant d'un axe vertical et d'un axe extérieur.

Le nombre de participants est limité de telle manière que chacun puisse faire 2 vols par jour.

Vous êtes GO pour la première fois ? Pas de panique ! Les autres pilotes vous doivent gratitude et allégeance pendant le stage. Et pour ne pas sécher, n'hésitez pas à commander le magnifique ouvrage intitulé « Le guide du GO », dans la même collection.

Encore une fois, on est des invités ! Les mêmes règles de courtoisie vis à vis de nos hôtes sont à respecter. Plusieurs années d'effort sont nécessaires pour obtenir un axe de voltige. Pour être persona non grata sur un aérodrome, il peut suffire de quelques heures...

### ***Et en plus...***

Vous remarquerez que MPV participe souvent à des compétitions. Il existe des compétitions amicales, qui sont nombreuses et permettent de retrouver dans une ambiance très bon enfant nos amis voltigeurs des autres clubs, et des compétitions officielles fédérales.

Parmi les amicales, citons la Coupe MPV organisée à Gaillac par MPV, la Coupe des Girondins organisée à Bordeaux en mai, la Coupe de la Côte d'Argent qui se déroule à Arcachon en juin, la Coupe Revellat qui se déroule à Brive en septembre, le Challenge du Sud-Ouest organisée par Luis Peña à Rion des Landes, la Coupe des Pyrénées à Pau et la Lustucru World Aerobatic Cup à Ghisonnacia en Corse.

Ce sont toujours de grands moments de bonne humeur. Point besoin d'être un pilote émérite pour participer à ces amicales. Si votre instructeur est présent ce jour-là, savoir passer quelques figures de premier cycle peut suffire...

Ces amicales vous donneront peut-être envie d'aller plus loin. Dans ce cas, et après un minimum d'entraînement, vous pouvez commencer à aborder les compétitions officielles pour grimper les échelons. MPV est Pôle Espoirs de la région Midi-Pyrénées et saura vous accompagner efficacement dans cette progression.

Plusieurs pilotes de MPV ont progressé dans notre club favori et ont fait un passage en équipe de France... Pourquoi pas vous ?



Ou « Comment se tenir au courant de ce qui se passe à MPV ? »

### ***La liste de diffusion...***

Le meilleur moyen (si vous avez une adresse e-mail) est de vous inscrire à la liste de diffusion. Pour cela, envoyez simplement un mail à [mpv-request@ml.free.fr](mailto:mpv-request@ml.free.fr) avec pour sujet **subscribe** (vous recevrez un mail pour confirmer).

L'organisation des sorties, l'emplacement des avions en temps réel, les appels au peuple, quelques blagues fines et de bon goût... Tout passe par cette liste !

La liste étant réservée aux membres de MPV, merci de ne pas diffuser cette adresse à des tiers.

### ***L'adresse email...***

Par ailleurs, lors de votre inscription, dans toute la mesure du possible, **merci d'indiquer votre adresse email**. En effet, le fonctionnement de MPV s'appuie énormément sur ce moyen de communication, qui permet d'éviter des dépenses inutiles (papier, timbres,...).

Soyez sans crainte, nous conserverons précieusement cette adresse et ne l'utiliserons qu'avec discernement pour vous communiquer des informations importantes sur le Club.

### ***Le site Internet...***

Mis à jour régulièrement par notre équipe de ouaibemastères, c'est un excellent moyen de se tenir au courant de la vie du club : <http://www.midipyreneesvoltige.net> ou <http://mpv.free.fr>.

Vous pouvez notamment y consulter : les dernières nouvelles de MPV, l'état de votre compte-pilote MPV, le planning et le site de la Commission sécurité.

→ Si vous n'avez pas Internet, le mieux est de téléphoner au responsable planning ou au secrétaire pour vous tenir informé des activités à venir.

### ***Et les terrains !!!***

Et bien entendu, le meilleur moyen pour apprécier la voltige et le formidable esprit d'équipe qui anime MPV, c'est de nous retrouver sur les terrains lors des week-ends, des stages et autres rencontres. Toutes les idées sont les bienvenues pour participer à la vie du Club (resto l'hiver, grillades l'été, sorties, etc...) et faire en sorte que chaque rencontre soit un moment agréable.



**LA SÉCURITÉ EST L'AFFAIRE DE TOUS  
ET DOIT ÊTRE NOTRE PREMIÈRE PRÉOCCUPATION !**

Elle résulte d'une alchimie complexe de facteurs matériels et comportementaux. Afin d'assurer un niveau maximal de sécurité, MPV a mis en place une Commission sécurité.

Le rôle de la commission sécurité, entre autres, est de capitaliser au maximum tous les retours d'expérience, afin d'en faire profiter le maximum de monde.

Vous pouvez accéder au site de la commission par le site Web de MPV ou directement à l'adresse <http://perso.wanadoo.fr/david.chabe/mpvsecu/>. Vous y trouverez notamment de la documentation et des retours d'expérience très intéressants.

Pour toute question ou retour d'expérience intéressant : [mpvsecu@wanado.fr](mailto:mpvsecu@wanado.fr) ou 06 62 95 74 18.



Si vous êtes arrivé jusqu'ici, vous aurez compris que MPV fonctionne grâce au bénévolat et que tout est mis en œuvre pour pouvoir voler à un tarif le plus abordable possible. Financièrement, MPV ne peut pas supporter des comptes-pilote négatifs. MPV n'est pas une société, mais un groupe solidaire de passionnés. En conséquence, si vous laissez votre compte pilote en négatif, vos camarades seront obligés de mettre la main à la poche à votre place, ce qui n'est pas normal, vous en conviendrez...

Donc... pour que le trésorier ne s'arrache pas les cheveux, merci de **toujours conserver un solde créditeur** sur votre compte-pilote et dans toute la mesure du possible **1h de vol d'avance**.

### ***Quelques remarques :***

- Vous pouvez consulter le détail des opérations de votre compte-pilote sur Internet. Notez cependant qu'il y a en général 15 jours à 1 mois de retard par rapport aux opérations en cours. Ceci est dû au délai de récupération et traitement des feuilles de vol. Merci d'en tenir compte pour anticiper le passage de votre compte en négatif.
- Les pilotes subventionnés doivent conserver leur compte créditeur en attendant le versement de leurs subventions (le Club ne peut pas avancer d'argent).

### **Approvisionner son compte-pilote par chèque bancaire ou postal :**

Ordre : « Midi-Pyrénées Voltige »

Adresse : Midi-Pyrénées Voltige / 34 avenue Jean-René Lagasse / 31130 BALMA  
ou à remettre au GO de la sortie, qui le transmettra au trésorier.

Pour toute information concernant votre compte-pilote, n'hésitez pas à contacter le trésorier.



### ***MPV : Un rêve devenu réalité.***

L'aventure MPV peut se résumer à ce titre. Au fait ! Je veux savoir...

Eh oui ! Quelques voltigeurs en culottes courtes ne se sont pas contentés de se retourner la crêpe de temps en temps, ils ont rêvé de pouvoir former un groupe avec un avion disponible.

Comment est venue cette idée-là ? Au départ, deux clubs intimement liés, l'Aéroclub du Languedoc section vol moteur et l'aéroclub Aérospatiale qui partagent les mêmes locaux sur la plateforme de Lasbordes, décident d'acheter un cap 10 à 50% chacun : ce sera le F-BXHU. L'envie de faire de la voltige va se propager à toute la plateforme.

Mais l'utilisation de cet avion va connaître des hauts et des bas. Si certains en disposeront pour partir en vacances, il sera parfois, sans raison, interdit de compétition et se lamentera tout seul dans son hangar. Les gens qui se succèdent n'ont pas tous la même vision de la voltige.

Un petit groupe se forme et deux compères vont être les initiateurs, ou plutôt les rassembleurs, de ce qui va devenir l'A.T.V.A. Non les ministres des finances de l'époque n'y sont pour rien, c'est l'Association Toulousaine de Voltige Aérienne, club reconnu par la FNA, nombre d'avion : 0.

Ce petit groupe, animé par « Le belge », va se mettre en quête d'un avion, un cap 10 d'occasion, financé par des provisions sur compte. Cet avion sera le MU, en caisse à Tahiti. Une fois l'affaire conclue, elle sera finalisée après ouverture des caisses en France et vérification de l'avion... Sage précaution puisque l'examen final démontrera que le bois a pourri sous les tropiques et que l'avion est inutilisable. Espoir déçu mais il en faut plus pour les décourager !

Après avoir convaincu les politiques et l'administration qu'ils étaient des rigolos très sérieux, en 1990, ils se proposent pour organiser les championnats du Monde de 1992 qui doivent avoir lieu en France. Un dossier est monté, un soutien de toutes les institutions leur est accordé, quand c'est Le Havre qui est choisi... D'autres auraient été abattus pour moins que ça, mais fin 1990, l'URSS en déconfiture indique qu'elle ne pourra pas tenir ses engagements pour organiser les championnats d'Europe en 1991. Les instances se retournent vers Toulouse et lui demandent si elle est prête à relever le défi impossible dans les 6 mois.

L'A.T.V.A. relève ce défi et, à l'Assemblée de janvier 1991, l'ATVA prend le nom de MIDI-PYRENEES VOLTIGE. La machine est lancée !

Soutenue par la région qui paye à 80% un CAP 231, le dernier né de Mudry avec lequel Coco a gagné les championnats du Monde à Yverdon en 1990, l'organisation des championnats d'Europe de Muret est sans faille. Les compétiteurs, participants, staffs internationaux, etc... citeront longtemps la qualité de l'organisation de ces championnats !

Fin 91, avec des dettes (20% du 231 F-GKKB à payer), MPV n'a que 2 personnes qui peuvent voler sur le 231. Les autres membres volent sur le HU. L'enthousiasme qui règne fait que le club décide de passer la vitesse supérieure et d'acheter un CAP 10. Ce sera le F-GMPV, acheté neuf en copropriété avec le Languedoc (club qui deviendra l'ACTMP). Le but : disposer d'un avion permettant à celui qui est au fin fond de la région de découvrir lui aussi, s'il le désire, la voltige. L'euphorie qui en résulte sera exceptionnelle et 550 heures seront faites en 1992, avec beaucoup de débutants. Merci Gim !

La dynamique ne s'arrête pas là : en 1993, l'EPAG à Tarbes supprime son unité et vend ses avions. On nous propose d'en racheter un. Ok : il est bien, pas cher, mais MPV est sans le sou. Alors tout le monde met un gros paquet de provision sur son compte, on complète avec un emprunt et on achète le YF.

Un club sans toit, 3 avions dispersés, un lien Internet : nous sommes le 1<sup>er</sup> club de voltige réel et virtuel à la fois. Grâce aux deux CAP 10, à tous les instructeurs que Gim a formé à la voltige, on est en mesure de prêter les avions et d'être le club régional complémentaire des autres clubs. MPV est devenu ce que ses fondateurs n'avaient pas eu l'audace d'exprimer lors de sa création. Rêves et utopies peuvent aussi se concrétiser.

En 1994, notre valeureux 231 KB décide de voler tout seul et de ne pas répondre aux ordres du pilote. Résultat, 1 avion crashé, le pilote a étrenné le parachute et 6 mois après, comme un 2<sup>ème</sup> avion a le même problème, une modification est faite sur les palonniers par le constructeur.

N'ayant plus de 231, on décide de le remplacer par le tout dernier 231EX, acheté d'occasion en Angleterre : le Kilo Idiot.

1996 : notre valeureux Gilles, membre de l'Equipe de France, revient des championnats du Monde disputés aux US. Il nous parle d'un avion fabuleux découvert là-bas : le G200 et son binôme le G202. Ils sont vendus uniquement en Kit. Son enthousiasme est communicatif et 2 mpvistes sont envoyés à Portland pour une évaluation. Cette évaluation est tellement positive qu'il faudra les calmer afin qu'ils ne signent pas sur place ! L'aventure folle de MPV continue : mise en place d'une commission construction, importation du kit, embauche de personnel, etc... L'enthousiasme est débordant. Malheureusement, MPV connaît un grave problème puisque, peu après la mise en service du G202, Jean-Hugues trouvera la mort lors d'un entraînement en Espagne. Tout fait penser à un malaise en vol. MPV est triste et connaît ses heures noires.

Dans le but de rebondir, on décide de changer notre flotte. Vente du 231EX, achat d'un CAP 232 et d'un 21 pour palier la marche énorme entre le CAP 10 et le 232. Le 1<sup>er</sup> mai 1999, un convoi part à Bernay pour prendre le 232.

La folie ne nous ayant pas quittée un hurluberlu, en l'occurrence Gilles, nous convainc de se porter candidats des championnats du Monde en l'an 2000. Rebelote, nous voilà à Muret en train d'organiser des championnats du Monde, où l'on verra la France au plus haut des podiums.

Octobre 2000 achat du 21.

Hiver 2000-2001 réfection totale du 21.

Au 1<sup>er</sup> mai 2001, ce qui devait être une fête va se terminer par un drame. L'essai du 21 en voltige sera catastrophique, Etienne décèdera. Une commande de vol mal montée aura anéanti un groupe. La reconstruction a été dure.

Aussi, si une commission Sécurité est là, ce n'est pas sans raison. Si un avion ne sort plus d'un atelier sans inspection des organes vitaux par des membres de la commission ce n'est pas pour rien. Et si on te dit de faire la check-list du pilote, ce n'est pas par hasard non plus.

2002, la reconstruction se met en place avec la commande des ailes « carbone » pour les CAP 10. Elles seront montées dès leur livraison, courant 2003 pour PV et début 2004 pour YF.

En 2008, la décision est prise d'acquérir un Extra 200 pour servir de machine intermédiaire entre le CAP10 et le CAP232. Notre vénérable YF fera les frais de cette opération et repartira sur ses terres d'origine à Merville afin de financer cet achat.

*Ce mini guide est fait pour évoluer : faites nous part de vos remarques !*