



## Journée Portes ouvertes : mobilisation !

Les beaux jours annoncés dans le dernier numéro du Facteur de l'air ont bien tardé à arriver et il faut déjà penser à la rentrée. Les rallyes tels que le Tour ATL et le Grass Cockpit ont eu lieu, parfois dans des conditions hasardeuses du point de vue de la météo. Les rassemblements d'été sont passés. Le 11 septembre nous allons participer à la journée des associations de Poitiers qui a lieu tous les 2 ans. Dans la foulée, le **samedi 17 septembre, de 9h à 19h**, nous allons expérimenter une **journée Portes ouvertes** de notre aéroclub. Ge-



neviève a pris en charge l'organisation et une vidéo a été spécialement réalisée grâce à Renaud, Geneviève mais aussi Gilles, Nicolas, Etienne, Damien et avec la participation du fils de Renaud pour le montage. Merci à tous. Pour cette journée portes ouvertes, dont nous espérons qu'elle se fera avec une bonne météo, nous appelons à une forte mobilisation, plus forte que pour le jour le plus long qui a été bien terne cette année. Il y aura des flyers à distribuer et des affichettes à apposer. Ce sera à vous d'en faire une belle journée. Il y aura un casse-croute le midi et un **repas club le soir**. Merci à l'avance de vous investir pour en faire un moment fort de cette année aéronautique.

Michel Loubignac

## Les dernières décisions et actions du Comité de section

- **Rappel** : Afin de renforcer les mesures de prévention, il a été décidé d'introduire un **vol annuel de maintien de compétence** pour les pilotes. Ce vol ne fait pas double emploi avec le vol de prorogation. Le programme de ce vol, dont la durée n'est pas imposée, est disponible sur le site internet.
- Une **radio 8.33 khz** de

type Becker AR 6203 a été installée sur le DH251 F-POKD .

- Après réparation de l'**alter-nateur** de BXEU les parasites sur la radio ont disparu. Le **VOR** a été réparé.

- **Résultats du Jour le plus long** : 9h37 contre 12h40 en 2015. 11 pilotes ont effectué des vols sur 57 licen-

ciés (13 en 2015). Une baisse sensible d'intérêt de cette manifestation FFA nationale.

- **La piste en herbe** est de nouveau praticable et nous vous incitons à l'utiliser.

- Les **documents ATO** ont été revus et modifiés pour tenir compte des modifications intervenues

### Sommaire :

- Edito : Mobilisons-nous pour la journée Portes ouvertes
- Décisions et actions du CS
- Reconnaissance aérienne : le siège de l'ASPTT à BIGNOUX
- Zone de voltige de Châtellerault
- Portes ouvertes du 17 septembre 2016
- Tableau de bord
- Tiens à propos : C'est quoi le niveau de transition ?
- Réponse au QUIZ du numéro 44
- Parlons sécurité : la pré-vol
- Le tour ATL 2016
- Histoire du facteur de l'air
- Carnet

## Rappel (ter) : Accès au compte Openflyers bloqué ?

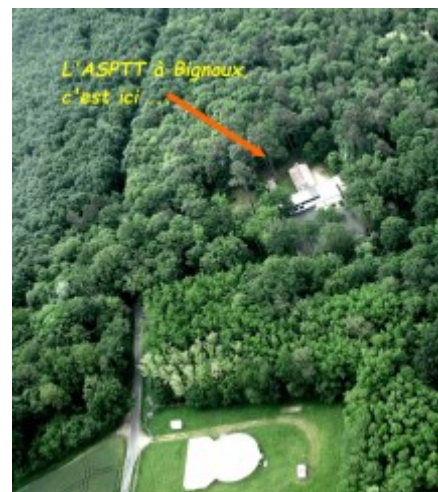
Pour éviter les comptes pilotes déficitaires, l'accès à OpenFlyers est désormais bloqué dès que votre compte passe en négatif. Vous pouvez vous trouver coincés si vous fermez OpenFlyers avant d'avoir enregistré votre réapprovisionnement. Si cela vous arrive, téléphonez à Michel Loubignac (06 80 72 30 24), à Michel Brun (06 11 09 04 02) ou à Renaud Fortuner (05 49 50 41 90) qui tous peuvent corriger l'erreur.

## Reconnaissance aérienne : le siège de l'ASPTT à Bignoux

Lors de l'assemblée générale de l'ASPTT, le 7 avril 2016, l'un des participants s'est plaint de la difficulté de trouver le siège de l'association, au cœur de la forêt de Bignoux. Le Président, Jean-Pierre Brangier, a alors demandé à la section vol à moteur d'effectuer une reconnaissance aérienne pour faciliter cet accès lors des futures AG.

Après deux tentatives infructueuses,

un équipage composé de Renaud Fortuner, pilote, et Geneviève Delachaume, observatrice-photographe, a réussi à découvrir les bâtiments en question. On voit sur la photo qu'ils se trouvent en effet noyés dans la forêt mais un réservoir blanc cylindrique en lisière permet de les repérer facilement si on approche par l'ouest. L'appareil est rentré sain et sauf à sa base !



## Zone de voltige de Châtelleraut, suite et fin ...



Je vous ai déjà parlé deux fois de la zone de voltige de Châtelleraut (message du 5 juillet 2015 et Facteur de l'Air n° 42) mais je restais intrigué par la description de la carte VAC qui parle d'un axe orienté 170/350°, donc décalé par rapport à la piste 18-36, centré sur un point 46° 46'24" N x 0° 33'6" E, point qui se trouve au beau milieu d'un champ parfaitement anonyme. Un examen attentif de la carte IGN Randonnée au 1/20000 n° 1826 0 m'a donné la clé du mystère. L'axe de voltige est en fait parallèle à la grande ligne droite que fait la D749 en longeant la piste, mais décalé de 300 mètres à l'Est de cette route. L'axe de 3 kilomètres de long est centré sur un point situé à 300 mètres à l'Est du carrefour D749 x D131a. Il débute au Nord 300 mètres à l'Est du rond-point D749 x rocade D161, pratiquement au seuil de la piste 36, et il se termine à l'extrémité Sud de la zone industrielle de la Millonnerie. Voilà, vous savez tout maintenant.

Renaud Fortuner

## Portes ouvertes du samedi 17 septembre ...

Comme nous l'avons déjà indiqué dans le dernier compte-rendu du Comité de Section (3 juin 2016), nous allons avoir besoin de toutes les bonnes volontés dans la quinzaine précédant les Portes ouvertes du club.

Vers le 15 août, chacun de vous recevra par mail une liste des villes et villages proches de Poitiers où il sera nécessaire de distribuer des affiches et affichettes à partir du début de septembre.

Vous serez prévenus, également par mail, de la mise à disposition de ces dernières à l'aéroclub où vous pourrez venir les chercher. Nous aurons aussi besoin, à partir du week-end précédant les Portes ouvertes, de volontaires pour le nettoyage des avions et des locaux.

Merci à tous ceux qui se voient d'ores et déjà quelque disponibilité pour une tâche ou une autre de bien vouloir se signaler dès maintenant à Geneviève Delachaume (genevieve.delachaume@wanadoo.fr).

Dans le cadre de la préparation de cette manifestation, le panneau "Aéroclub ASPTT" qui se trouvait sur le mur extérieur côté piste a été déplacé et trône maintenant face au parking voitures pour mieux attirer l'attention des visiteurs.

## Tableau de bord : comparatif des heures de vol 2014, 2015, 2016

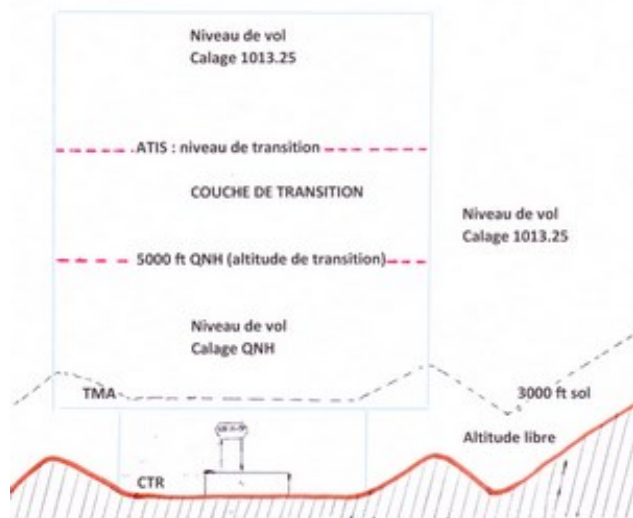
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
2014	29:02	61:17	125:25	188:55	278:23	365:20	493:48	575:48	629:23	702:30	773:39	816:38
2015	35:55	65:42	116:18	208:52	329:34	426:20	561:21	631:30	706:40	761:22	807:50	881:02
2016	38:28	71:03	114:5	197:09	283:27	342:28	462:34					

Le F-GGQP a fait 208:34 heures (45%), le F-BXEU 182:01 heures (39,5%) et le F-POKD 71:59 heures (15,5%), soit des pourcentages assez proches de ceux utilisés pour le calcul des heures de vol (respectivement 50, 33 et 17%), en dépit d'un léger décalage des heures de QP vers EU.

## Tiens à propos ... C'est quoi le niveau de transition ?

Dans une TMA, il existe une couche de transition qui ne peut être traversée qu'en montée ou en descente. Le plancher de cette couche est l'altitude de transition qui est de 5000 pieds QNH (sauf cas particuliers précisés sur les cartes). Le plafond de la couche est le niveau de transition qui est donné par l'ATIS sur 121.77 à Poitiers, comme vous le savez. On trouve donc depuis le sol d'abord l'altitude de transition à 5000 pieds QNH où débute la couche de transition, puis le niveau de transition donné par l'ATIS.

Alors, à quoi ça sert tout ça ? Tant que vous restez à moins de 3000 pieds sol, vous choisissez librement votre altitude. Entre 3000 pieds sol et 5000 pieds QNH (altitude de transition) dans une TMA et sous ses limites latérales, vous devez respecter un niveau de vol (pair ou impair selon la règle semi-circulaire) mais en conservant un calage QNH. Ensuite, si vous souhaitez voler plus haut, vous devez traverser la couche de transition en montée. Au-dessus du niveau de transition, vous devez respecter un niveau de vol mais en calant votre altimètre sur 1013.25 hPa.



Hors des TMA, c'est plus simple car il n'y a plus de couche de transition. Vous pouvez faire ce qu'il vous plait au-dessous de 3000 pieds sol mais vous devez adopter un niveau de vol avec calage 1013.25 hPa au-dessus de cette limite.

## Réponse au QUIZ du numéro 44



Dans le dernier numéro du Facteur de l'Air, je vous avais proposé un quiz : combien y-a-t-il de cadrans, jauges, leviers et commandes dans chacun de nos avions ? Ma tentative de Jeu de l'été a rencontré un succès mitigé puisque j'ai reçu ... zéro réponse ! J'ai donc été obligé de compter moi-même les stupides cadrans, jauges, leviers et commandes : j'en ai trouvé 74 sur le F-BXEU, sans compter les fusibles. Si vous ne me croyez pas ou si vous voulez savoir combien il y en a sur les deux autres avions, n'hésitez pas à recompter.

## Parlons sécurité

### De l'utilité d'une pré-vol complète ...

Lors d'un vol de perfectionnement avec Geneviève Delachaume, je suis passé trop rapidement sur la ligne "Commandes libres" lors des vérifications avant décollage et je n'ai pas vu que le chronomètre s'était détaché du tableau de bord lors d'un vol précédent et qu'il se trouvait sur le plancher de l'avion. Geneviève m'a indiqué que l'expression commandes libres impliquait la vérification « rien sur le plancher » aux places avant. Mon erreur n'a eu

aucune conséquence mais, si elle n'avait pas vu le chronomètre, il aurait pu glisser et aller bloquer les palonniers.

Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de passagers inexpérimentés dans l'avion que le plancher est obligatoirement dégagé. Un objet peut y avoir été laissé ou être tombé lors d'un vol précédent et une vérification complète et soignée doit être faite à chaque vol. Pour éviter les acrobaties, le mieux est de vérifier

le plancher en vous tenant à l'extérieur de la cabine, sur l'emplanture de l'aile.

Un autre point important de la pré-vol concerne la vérification de l'état des pneus. Le carénage masque la plus grande partie de la bande de roulement et une "escalope" peut vous échapper. Mais vous pouvez au moins repérer l'usure éventuelle de la totalité du pneu. N'oubliez pas d'y jeter un coup d'œil.

Renaud Fortuner

## Le tour ATL de Bernard Decarroux et Francis Leconte

Le dimanche 1er mai, nous sommes partis pour Albi, terrain de concentration du 26ème Tour ATL. Vol sans problème, en dépit d'un vent tourbillonnant en rafale à l'arrivée et d'une compétition automobile sur le circuit qui entoure la piste.

Le lendemain matin, vol sans histoire vers Fumel et Figeac. Mardi, le plafond très bas nous empêche de décoller avant midi. Ensuite, le vol vers Toulouse-Franczal est très intéressant avec une intégration inférieure à 1800 pieds. En finale, deux Hercules C130, nous dépassent. Nous visitons ensuite le hall d'assemblage des A380 à Blagnac avant de repartir vers Albi, via la Montagne Noire. Les jours suivants, nous avons longé la côte, nous avons fait le tour de Perpignan avec vue sur le Canigou enneigé, les châteaux Cathares et Carcassonne, puis nous sommes remontés vers Angoulême, Châteauroux, Besançon, avant l'étape finale Epinal- Dogneville le 7 mai. Nous sommes rentrés sur Poitiers le lendemain.

Au total, plus de 20h de vol, moitié chacun. Nous avons terminé huitièmes sur 9 participants en raison d'une erreur de calcul de la consommation d'essence. Sur le Tour, l'ambiance est toujours aussi festive, surtout avec le biniou de notre ami breton... A part le mardi matin, nous avons eu une très bonne météo, ce qui est un miracle si on se rappelle les semaines pluvieuses qui ont suivi.

Bernard Decarroux

## Histoire du Facteur de l'air (1)

Le premier numéro du Facteur de l'Air paraît en janvier 1997 sous la forme de deux pages non signées mais sans doute rédigées par la présidente, Denise Ginger. Il donne des "infos-brèves" : dates des meetings nationaux et locaux, plus deux annonces commerciales, l'une du comité de soutien des avions Mudry et l'autre de "Air-Aventures" qui propose pour 50 francs une plaquette de présentation de son raid jusqu'à Saint-Louis au Sénégal. Le repas du club aura lieu le 5 avril cette année-là mais il faudra penser à se

couvrir car il se tiendra dans le hangar. Enfin Michel Métails demande aux personnes intéressées par les cours qu'il compte donner les vendredis de s'inscrire sur Minitel

Il y aura en tout neuf numéros la première année avec principalement des annonces et des nouvelles de la vie du club —propositions de voyage avion, participation au tour ATL— ainsi qu'une fiche de pilotage préparée par Gilles Catalot (malheureusement perdue) et des conseils pratiques (il est préférable

de payer les taxes d'atterrissage sur place).



## Carnet

Pour renseignements et réservations vols baptêmes : 07.82.49.56.10

Pour renseignements généraux sur la formation : 05.49.50.41.90

Contact au club : 05.49.58.47.10

Permanences mercredi et samedi après midi

Michel Loubignac, président et responsable ATO, 06.80.72.30.24

Gilles Catalot, responsable pédagogique ATO, Formateur ATO FE FFA 06.41.18.08.68



Pour ceux qui ont oublié le chemin de l'aéroclub ...



Retrouvez-nous sur le net  
[www.acaspttpoitiers.fr](http://www.acaspttpoitiers.fr)

