C'était une super sortie ! ...

Vous avez peut-être entendu dire cela au club par des pilotes ou des élèves qui avaient eu la chance de faire la sortie mensuelle. En effet lorsque la météo n'est pas franchement mauvaise, les volontaires à la sortie du mois qui se sont inscrits (voir la procédure en bas de page) se retrouvent le dimanche matin pour décider ensemble de la destination. En général un instructeur ou une instructrice est présent ce qui permet aux élèves de participer avec des pilotes. Cela peut se faire en fonction de la météo, mais aussi en fonction des souhaits et des envies.

Evidemment la côte atlantique est souvent attirante.... Mais pas que !
Après la décision de destination il faut se mettre au travail tout en prenant un petit café. Partage des branches entre les pilotes, préparation des navs, du dossier météo, prise des notams, bilan masse et centrage, calcul du carburant, etc.. Lorsque tout est prêt, c'est la préparation de l'avion et l'embarquement. Sans oublier les casse-croûte et des bouteilles d'eau. Cela permet également de se connaître et de partager des expériences de vol, connaître d'autres terrains, faire des approches, intégrations et atterrissages sur des terrains non connus.
Et au retour il est courant d'entendre les commentaires des participants : « C'était une super sortie ! »
.

Michel Loubignac

Les dernières décisions et actions du Comité de section

• ***Lors de la réunion du 28 juin du* Comité de section** *le président a abordé le sujet du rajeunissement de la* **gouvernance**. *Il a souligné que les dirigeants actuels, tant au niveau de la formation que de l'administration, avançaient en âge et qu'il faut préparer l'avenir. Il faudra aussi penser à de jeunes instructeurs .... Cela devra être une préoccupation forte pour les mois à venir.*

• ***Le Comité de section a constaté que malgré une météo assez peu favorable au premier semestre,* les heures de vol** *sont à un excellent niveau. Cela devrait nous garantir d'atteindre l'objectif des 800 h pour 2018, voire les 900 h.*

• ***En plus du Tour ATL qui est resté 4 jours à Poitiers, avec une participation de 2 équipages, l'aéroclub a été bien représenté aux* Rallyes** *du CRA à Couhé Vérac, à Saucats et à Chauvigny.*

• ***Nous avons observé plus de navigations, balades, voyages que les années précédentes . C'est une évolutions très positive pour le club.***

• ***Très bons résultats au BIA. Sur 13 élèves présentés* 8 ont été reçus dont 4 avec mentions (TB, AB, B)** *et 3 devraient nous rejoindre pour une formation de pilote*

Sommaire :

- Edito : Sorties mensuelles p 1
- Décisions et actions du CS p 1
- M'enfin j'fais quoi moi ? P 2
- Qu'est-ce que ça peut s'phère ... p 2
- REX d'Andernos p 2
- Tableau de bord p 2
- Histoire des avions du club (5) p 3
- Pilote de secours : « J'ai adoré » p 3
- Rappel Openflyers p 4
- Distances de décollage p 4
- Carnet p 4

On trouve tout sur le site www.acaspttpoitiers.fr !

Depuis le mois de février 2018, votre site internet s'est encore enrichi d'une page «**Calendrier des activités**». Pour y accéder cherchez le bouton «**Calendrier des activités**» juste au-dessous du bouton «Accès réservé au club» en haut à droite de la page d'accueil. Cliquez et vous voilà sur cette première version de la page des activités. Vous y trouverez des activités générales et ou particulières, pour le club ou hors club, mais surtout vous y trouverez une ligne pour chaque sortie mensuelle. La vraie nouveauté est que, si vous ne pouvez pas passer au club pour vous inscrire à une sortie, vous allez pouvoir le faire en ligne en cliquant sur la ligne de la sortie désirée. Vous arrivez alors sur un formulaire Doodle (vous savez celui qu'on utilise aussi pour les repas ou autres...) Vous pouvez alors vous inscrire pour cette sortie et, au besoin, mettre des commentaires, faire des suggestions ou propositions .... Alors bons vols !

M'enfin j'fais quoi moi ?

Vous volez tranquillement à 2000 pieds sol, radiale 110 "From" sur le VOR de Poitiers. Soudain vous voyez un Mirage qui bat des ailes un peu au-dessus de vous. Que faites-vous ?

1 – Je lui fais coucou de la main.

2 – Je me rends compte que je suis en train de survoler la centrale de Civaux. Je fais un demi-tonneau suivi d'un piqué jusqu'au sol. Je stabilise à zéro mètre d'altitude pour essayer de disparaître de son radar.

3 – Je passe sur 121.5, je bats des ailes et je fais clignoter mes feux pour indiquer "Compris, j'obéis". Puis je suis le Rafale en essayant de perfectionner ma mimique "honteux et confus".

Qu'est-ce que ça peut s'phère ...

Je me demandais récemment où se situait la ménopause dans l'atmosphère. Je ne l'ai pas trouvée mais seulement les couches atmosphériques suivantes :

Altitude	Couche	Limite entre couches
	Exosphère	
600 km		Thermopause
	Thermosphère	
80 km		Mésopause
	Mésosphère	
50 km		Stratopause
	Stratosphère	
8-15 km		Tropopause
	Troposphère	
0		Sol

REX d'Andernos sur le survol du bassin d'Arcachon

Je vous recommande vivement la lecture du REX E0Z8I079U3 (déposé le 14/01/2018). Comme vous n'allez pas le faire, en voici les principaux points :

Lors du survol du bassin d'Arcachon à bord d'un DR400 en sens antihoraire à 700 pieds, le pilote a vu un Piper Cub passer sous son capot à 0.07 Nm de distance et avec moins de 100 ft de différence de hauteur selon l'étude ultérieure des traces des deux avions. Il y avait 18 avions dans le secteur à ce moment là.

L'accident a donc été évité de peu mais le pilote a eu chand. Lors d'une discussion avec d'autres membres de son club, l'intérêt d'un étagement vertical des trafics selon le parcours et le sens choisis pour survoler le bassin a été évoqué.

Pour nous, un risque existe lors du survol des châteaux de la Loire, particulièrement Villandry et Azay-le-Rideau puisque la présence de la TMA de Tours impose à tous les avions de voler à la même altitude (1100 pieds). Il ne reste donc que le sens de visite et il est regrettable qu'aucune règle n'exige le respect d'un sens particulier, par exemple toujours tourner dans le sens horaire qui donne le meilleur point de vue à deux de vos passagers.

Tableau de bord : comparatif des heures de vol 2015, 2016, 2017, 2018

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
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	541:06	636:18	699:18	741:12	807:55
2017	47:37	91:31	147:37	234:47	305:09	390:39	498:59	606:56	690:05	770:24	834:27	858:02
2018	33:18	80:47	130:51	229:41	366:15	488:32	626:26					

Histoire des avions du club (5) : le F-GFNQ

Notre aéroclub décide en 1993 d'acheter un second avion pour répondre aux besoins de l'école. Le choix se porte sur un Robin ATL (= avion très léger) immatriculé F-GFNQ qui appartient depuis septembre 1986 à l'aéroclub de Pons. Nous l'achetons le 13 avril 1993 mais sa carrière chez nous est loin d'être tranquille. Un premier incident sur lequel je n'ai pas trouvé de détails se produit le 6 août 1995 et se traduit par deux mois d'immobilisation. Des problèmes mécaniques (décalage de l'hélice) entraînent une nouvelle immobilisation à l'été 1998 mais c'est surtout l'atterrissage brutal subi par le Novembre-Québec à Issoire, le 14 juillet 1999 qui marquera les esprits. La réparation de l'appareil sera ponctuée par d'innombrables et pénalisantes difficultés avec l'atelier chargé de la réparation de l'appareil. Il est finalement présenté à la DSAC de Poitiers en septembre 2000 mais l'inspecteur découvre des traces de surchauffe du moteur et une fissure du moyeu de l'hélice. Refusé par la DSAC de Poitiers, le F-GFNQ est vendu en juin 2001 à Eric Melun, habitant du Morbihan qui le fait approuver sans problème par la DSAC de Vannes ! Il passe ensuite dans les mains de plusieurs personnes (Arnold Levitte, Rémy Lagadec et Noël Guhur), toutes du Morbihan. Il a été acheté en avril 2013 par Serge Dupont qui le fait voler actuellement à Vannes et qui nous a rendu visite l'année dernière à l'occasion des 40 ans du club.

Renseignements puisés sur le site http://www.immat.aviation-civile.gouv.fr/immat/servlet/aeronef_liste.html, dans les comptes rendus des assemblées générales de l'aéroclub ASPTT Poitiers et complétés par le propriétaire actuel.

Pilote de secours : « La vérité c'est que j'ai adoré ! »

Le premier diplôme de "pilote de secours" de l'Aéroclub ASPTT a été délivré à Emeline Beau après 4 h 38 de vol et 9 h 45 d'instruction théorique, assurées par Geneviève Delachaume. Emeline serait donc capable de ramener l'avion au sol si son conjoint, David Lansmann, avait un problème en vol. Mais, au-delà de cet aspect pratique (bien peu probable heureusement), la participation au programme de pilote de secours présente d'autres avantages, comme l'explique Emeline :

"*Cette formation a été pour moi un grand plaisir, elle est très accessible et ne nécessite que quelques heures de leçons. Elle nous a permis à David et moi, de partager nos expériences et ressentis après nos leçons. C'était très plaisant de pouvoir suivre et comprendre la formation de l'autre et d'en discuter ensemble. J'encourage donc tous les conjoints et conjointes ou amis de pilote qui volent régulièrement à effectuer cette formation*." Emeline ajoute : " *La vérité est que j'ai tout simplement adoré !*"

Espérons que son exemple encourage d'autres personnes à devenir pilote de secours.

RAPPEL ! Openflyers : Remplissez bien vos retours de vol !

Vous rentrez de vol et vous devez remplir les divers documents : Carnet de route de l'avion, carnet de vol du pilote et enregistrement sur votre compte pilote Openflyers, en passant par le site internet : www.acaspttpoitiers.fr.
Vous devez remplir toutes les rubriques avec soin et notamment : l'avion, l'instructeur si vous êtes élève, l'heure de début du vol qui est l'heure de début du roulage et l'heure de fin du roulage, devant le hangar par exemple. Si vous avez payé une taxe d'atterrissage ou un toucher sur un autre terrain notez-le en commentaire, cela rendra service au trésorier. N'oubliez pas d'approvisionner votre compte pilote avant de vous déconnecter, sinon vous serez bloqué. Dans ce cas **inscrivez bien les initiales de la banque et le numéro du chèque** ... et n'oubliez pas de mettre le chèque dans la boîte à chèques..

Distances de décollage ...

Voici la réponse à la question posée dans le n°51 (page 2) :

Si vous allez sur le site du SIA : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/ et si vous consultez l'Atlas VAC France / VAC aérodromes, vous verrez que l'altitude de la piste de Langogne-Lespéron est de 3300 pieds tandis que celle de Royan-Médis est de 70 pieds. Ouvrez ensuite le manuel du F-BXEU (que vous trouverez sur le site de l'aéroclub / Fiches pratiques) à la page 5.2, Performances de décollage. Vous lisez :

Altitude 0 pied, température St – 20, masse 800 kg, piste béton ; décollage en 310 mètres

Altitude 4000 pieds, température St + 20, masse 1000 kg, piste herbe ; décollage en 1040 mètres

Ce sont les réponses données par Gilles Catalot dans la Fiche de pilotage n° 1, Le décollage, jointe au Facteur de l'Air n°3 de 1997.

Gilles, nous attendons la fiche de pilotage n° 2 ...

Carnet

Pour renseignements et réservations **vols loisirs** : 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

Retrouvez-nous sur le net
www.acaspttpoitiers.fr

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

Editeur Michel Loubignac, Rédacteur en chef Renaud Fortuner