



## « L'art du partage »

« L'art du partage », c'est le thème des journées du patrimoine du weekend des 15 et 16 septembre 2018.

Cela m'a inspiré quelques réflexions sur notre vie collective en tant que club. Comme vous le savez, l'esprit club, l'esprit associatif, l'esprit collectif, l'esprit du partage sont des thèmes qui me sont chers, qui nous sont chers.



Mais si je vous fais part de mes états d'âme, c'est que j'ai constaté que, depuis plusieurs mois, les appels à participer aux activités ou aux actions collectives, ont eu peu d'écoute et en tout cas ont suscité peu de réponses en dehors d'un petit groupe de bénévoles, toujours les mêmes.

Je fais référence à la dernière journée des associations de Poitiers, mais également au dernier repas club du mois de juin. Peu

de passages aussi les samedis pendant la durée estivale. Bien sûr il y a les vacances, mais tout le monde n'est pas tout le temps en vacances pendant 2 ou 3 mois, me semble-t-il. Je ressens donc ces indices comme une désaffection possible pour les « choses » du club, de notre club.

Car, pour mettre les pieds dans le plats, il faut bien que tous les membres comprennent qu'un jour pas si lointain, ceux qui font « tourner » le club vont s'arrêter, par atteinte de la « limite d'âge », par fatigue, par lassitude, par envie de faire autre chose, bref, pour des tas de raisons, ceux-là vont s'arrêter ou s'en aller et dites-moi, que se passera-t-il si les visites d'entretien ne sont plus programmées, si le suivi des avions n'est plus assuré, s'il n'y a plus de permanence du samedi, s'il n'y a plus de suivi des contacts, s'il n'y a personne pour assurer les relations administratives avec l'autorité, etc, etc ... ?

Je me garderai bien de répondre à ces questions, mais je vous invite à les méditer à votre aise... et y trouver les bonnes réponses, car pour certains d'entre nous l'échéance est déjà programmée ...

Michel Loubignac

## Les dernières décisions et actions du Comité de section

• Le **suivi de navigabilité** qui était effectué par la société ASA de La Rochelle a été résilié et cette fonction a été confiée à Aéro Maintenance du Poitou (Alain Rippert) sous responsabilité du président de l'aéroclub. Cela devrait faciliter les échanges administratifs entre la fonction suivi de navigabilité et l'atelier d'entretien.

• L'indicateur « heures de vol » est toujours au beau fixe avec

800 heures au compteur à la moitié du mois de septembre. Une année record probablement...

• Deux équipages sont inscrits pour le **rallye aérien** de Comité régional Nouvelle Aquitaine à Sainte-Foy-la-grande le 23 septembre : Nicolas Schrek et Jean Louis Piedebout, Michel Bourriaud et Rémi Tournier. Bonne chance à eux !

• La part des **navigations** dans

les heures de vol se confirme avec un voyage en Corse, une sortie mensuelle de septembre dans les Pyrénées et San Sebastian avec 2 avions, un voyage Béziers-Agen...

• Un 6ème **brevet** (LAPL-PPL) a été obtenu début septembre. Cette année devrait être une année faste pour le nombre de brevets, aussi.

Bravo à nos élèves et à nos instructeurs !

### Sommaire :

• Edito : Sorties mensuelles	p 1
• Décisions et actions du CS	p 1
• Remplissez bien les documents	p 1
• Devinette	P 2
• Réponse à la devinette du n° 52	p 2
• C'est une question de « mode »	p 2
• Tableau de bord	p 2
• Résultat de l'enquête Facteur de l'Air	p 3
• Survol des Pyrénées	p 3
• Histoire des avions du club (6)	p 4
• Carnet	p 4

## RAPPEL ! Remplissez bien les documents à 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](http://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, 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 !

Le vol n'est terminé que lorsque tout cela a été correctement fait.

## Devinette

Le directeur d'une petite compagnie aérienne ne dispose que d'un seul avion, une trapanelle qui se traîne à 100 nœuds, pour faire la route Portland (Oregon) – Austin (Texas) – Panama - Belém aller et retour. Les affaires ne marchant pas très bien, il veut se débarrasser de deux de ses trois pilotes. Pour choisir celui qu'il gardera, il affecte à chaque pilote l'un des trois tronçons qui sont tous d'égale longueur (environ 1300 Nm). Le premier, Portland – Austin, se trouve dans la zone tempérée où les vents varient de jour en jour en force et en direction. Le second, Austin – Panama, est soumis aux vents alizés, constants en force et en direction tandis que les calmes équatoriaux (pot au noir) règnent dans le dernier tronçon, Panama - Belém. Le directeur (qui n'y connaît rien à la navigation aérienne) annonce aux trois pilotes qu'il ne gardera après un an que celui qui aura parcouru en moyenne son tronçon dans le moins de temps possible.

Quel est le pilote qui est sûr de garder son job ?

## Réponse à le devinette du numéro 52 (page 2) ...

La bonne réponse est la réponse 3 (Je passe sur 121.5, je bats des ailes et je fais clignoter mes feux pour indiquer "Compris, j'obéis").

De manière générale, il faut savoir que les signaux d'interception par la chasse sont expliqués dans le Mémo du pilote VFR, page 16 (document FFA), et dans le Guide VFR, pages 97-98 (document DGAC). Curieux, j'ai demandé à Julien Dubourg ce que ferait le pilote d'un Mirage si un avion intercepté se comportait comme décrit à la réponse 2 (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). Voici sa réponse :

*« J'ai bien rigolé en voyant les réponses proposées. Alors que ferait un pilote de chasse si tu décidais de faire un demi-tonneau suivi d'un piqué jusqu'au sol ?... Le pilote ne ferait que rendre compte au centre de contrôle des opérations aériennes. Ma réponse n'est donc pas très sexy... mais je te rassure, nous n'ouvrirons pas le feu sur le courageux qui essaierait une telle manœuvre ! En tout cas, cela me ferait je pense bien rire et me donnerait du fil à retordre pour pouvoir suivre cet avion kamikaze ! »*

## Tout ça c'est une question de « mode » !

Au cours d'un vol récent, le contrôleur de Poitiers m'a demandé quel était le mode du transpondeur de l'avion. J'avoue à ma courte honte que j'ai été incapable de lui répondre. Vous êtes sans doute mieux informé que moi mais j'aurais dû savoir que le F-GGQP a un transpondeur en mode S, comme le F-GGSN, alors que F-BXEU est en mode C.

Il existe actuellement trois modes pour les transpondeurs, les modes A, C et S. Le mode A est le plus simple. Quand le transpondeur reçoit un signal radar, il renvoie le code à quatre chiffres qui a été attribué par le contrôleur et entré par le pilote. L'écran du contrôleur affiche uniquement la position de l'avion (gisement et distance par rapport à l'antenne).

En mode C, le transpondeur renvoie de plus l'altitude-pression de l'avion (altitude donnée par un altimètre réglé à 1013,25 hectopascals).

Quant au mode S (S pour sélectif), il permet au contrôleur d'obtenir toutes sortes de données telles que l'indicatif de l'avion, son altitude, sa vitesse, son cap, etc.).

De toute manière, sauf imprévu, le mode S sera obligatoire dans l'avenir (mais date inconnue).

## 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	747:10				

## Résultat de l'enquête sur le Facteur de l'Air

Le 9 avril dernier, j'ai demandé à tous les membres de l'aéroclub s'ils lisaient le Facteur de l'Air. Ce message a été envoyé à 64 personnes et j'ai eu 24 réponses (= 37,5 %). Voici le détail :

- 17 membres lisent chaque numéro de la première à la dernière ligne

- 5 parcourent chaque numéro et lisent souvent les articles

- 2 membres parcourent rapidement chaque numéro et lisent les quelques articles qui les intéressent.

J'avoue que j'ai été un peu déçu de voir que seulement un tiers des membres avait pris la peine de me répondre. Je rappelle que la parution du bulletin avait été décidée par le comité de section lors de sa séance du 12 octobre 2015, le bulletin ressuscité devant inclure une rubrique "sécurité des vols". J'ai donc été surpris que plusieurs personnes particulièrement concernées en raison de leur fonction au sein de l'aéroclub (instructeurs et membres du comité de section ou de la commission sécurité) n'aient pas répondu.

Le pourcentage de personnes intéressées est donc faible mais il n'est pas négligeable et il suffit pour me décider de poursuivre la rédaction du bulletin. Je veux néanmoins m'efforcer de le rendre encore plus attractif en utilisant pour cela les suggestions qui ont été faites par plusieurs des personnes ayant répondu :

- François Uveteau aime bien les devinettes écrites "façon second degré" mais il demande que soient données les réponses et des explications. Guillaume Vesselle demande même quelques lignes d'enseignement théorique ou un lien vers une fiche pratique. Je me suis efforcé d'accéder à cette demande depuis le numéro 52 mais je ne suis qu'un pilote ordinaire et je demande aux instructeurs de compléter mes explications si besoin est.

- Dominique Prost rappelle qu'à l'origine le Facteur de l'Air contenait des articles rédigés par n'importe quel adhérent, ce qui n'est évidemment pas le cas actuellement puisque je suis l'auteur de la quasi-totalité des articles. Je suis entièrement d'accord avec lui et

j'ai d'ailleurs fait plusieurs appels au peuple (AG du 3 février 2018) mais seuls Geneviève Delachaume et Etienne Videcoq ont mis la main à la pâte (plus, bien sûr, l'éditeur du bulletin, Michel Loubignac). Je demande donc à Dominique et à tous les membres de m'envoyer des articles déjà rédigés ou au moins des suggestions de sujets à traiter ou même de simples questions.

- Amal Zeaiter propose d'ajouter des informations culturelles sur le pilotage et sur diverses activités sportives (surtout celles de l'ASPTT). Là, je suis moins chaud car le nombre de pages du bulletin est actuellement limité à quatre et d'autre part je ne sais pas trop où trouver ce genre d'informations. En revanche, je serais prêt à inclure des informations personnelles envoyées par les membres : naissances, mariages, réussites sportives ou professionnelles et autres. Si nous voulons resserrer les liens entre les membres de l'aéroclub, il serait bon que nous puissions nous réunir tous ensemble de ce qui arrive de bien à l'un ou l'une d'entre nous. Tiens, j'en profite pour annoncer la sortie de mon premier roman, la Planète des fleurs, voir <http://genisys.prd.fr/fleurs.html>.

D'autres personnes ont répondu de manière plus négative en regrettant la présence de certaines rubriques par exemple le mot du président, les décisions du comité, les tableaux de bord, car ils sont déjà diffusés par ailleurs. C'est vrai mais ce sont les rubriques qui sont données comme préférées par d'autres membres ! Il en faut pour tous les goûts et il y a de la place pour tout car je ne vais certainement pas réduire le nombre annuel des bulletins. La parution du Facteur de l'Air ne coûte pas un centime au club et nul n'est tenu de lire les rubriques qui ne l'intéressent pas.

Pour conclure, je vais continuer la rédaction du bulletin selon la ligne actuelle car j'aime écrire et ça m'amuse. Je demande à tous de m'aider en contribuant aux articles, chacun dans la mesure de ses moyens.

Renaud

## Survol des Pyrénées : une vraie expérience

C'était pour la sortie de septembre. Plusieurs pilotes étaient inscrits et une proposition a été faite à notre animateur voyage Jean Claude d'aller se balader vers San Sebastian, histoire de passer la frontière et de profiter des beaux jours de ce début de septembre pour goûter l'ambiance de ces villes espagnoles si sympas.

Comme il y avait deux élèves et un néophyte avec une instructrice, F-BXEU était tout indiqué pour cet équipage. Les trois pilotes inscrits ont donc pris le 120 cv F-GGQP. Durant la semaine précédant le 2 sep-

tembre l'idée s'est fait jour de profiter de l'occasion pour survoler les Pyrénées. Heureusement, le jour dit, la météo était fantastique. Il fut donc décidé, en tenant compte de l'avitaille-

ment et de la longueur des branches, de faire 4 branches : Poitiers-Mimizan, puis Tarbes-La Loubère, sa branche montagne au niveau 85 pour bien profiter de la vue avec une belle pause à San Sebastian. La veille, dernière main à la préparation avec dépôt du plan de vol. Le lendemain départ à 9h pour un retour à 21h (juste avant la nuit ! Mais je ne vous raconte ni le Pic du Midi en bout d'aile, ni les vallées 3.000 mètres plus bas, ni l'arrivée sur San Sebastian avec un 360 sur St Jean de Luz ! Avec 7 heures de vol, ce fut vraiment une sortie inoubliable.



## Histoire des avions du club (6) : le F-BOKD

Le F-BOKD a commencé son existence en tant que Jodel DR220 (n° 32) construit en 1967 qui est passé entre plusieurs mains : l'AC Paul Métairie à La Flèche, puis l'AC de Versailles à Saint-Cyr l'Ecole en 1974, Monsieur Patrick Fourticq en 1979, l'association Les amis du Bonanza B35A à Melun en 1980, l'AC des 3 J Méditerranée à Candillargues en 1992 et l'AC de la Côte d'Emeraude en 1996. Il a été acheté par notre aéroclub le 9 mai 2001 pour remplacer l'ATL F-GFNQ, victime de multiples déboires et vendu en juin 2001.

Après des débuts prometteurs, les ennuis ont commencé en 2002, d'abord par des problèmes mécaniques nécessitant la révision des soupapes et des cylindres, puis, en août, par une sortie de piste qui entraîna une longue immobilisation en raison de la difficulté à trouver des pièces de rechange. Remis en service à la fin de l'année, il a connu de nouveaux problèmes mécaniques, le moteur qui avait pourtant encore 500 heures de potentiel se mettant à vibrer dès qu'il atteignait la température normale de fonctionnement.

De multiples recherches n'ayant pas permis de découvrir l'origine de la panne, il fut décidé en mars 2003 de transformer le F-BOKD en DH-251 bénéficiant du régime CNRA. Il a été radié des listes de la DGAC le 16 mai 2003. Il renaîtra sous la forme de notre avion n°8, le F-POKD.



## 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



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

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

