



Ainsi va la vie du club

Je voudrais partager avec vous 2 événements importants de la vie du club qui ont marqué ce dernier trimestre 2018 : l'audit ATO par la DSAC et un incident survenu en septembre dernier par l'intrusion d'un avion de Châtellerauld dans la CTR de Poitiers sans contact radio.

1- Le club a été audité dans le cadre de l'agrément ATO, le 7 novembre 2018. L'audit a duré 4h30 en présence de 2 personnes de la DSAC Sud-Ouest, dont Laurent Kast, le responsable de la Surveillance des ATO. Il s'est déroulé sans tension, de façon sereine et productive. Il en ressort que l'aéroclub ne fait l'objet d'aucune défaillance au regard de la conformité. Les écarts se situent au niveau de la documentation qui va être modifiée pour répondre à l'expérience acquise en 4 ans d'existence. Le responsable à la conformité ATO va s'atteler à cette tâche qui doit être réalisée dans les 3 mois.



2- L'intrusion a été commise par une jeune brevetée, le 7 sep-

tembre, jour de la rencontre de « trains classiques » à Châtellerauld. Elle a expliqué qu'elle ne s'est pas rendu compte qu'elle entraînait dans la CTR et que trop occupée par le pilotage, elle a oublié de changer de fréquence. Elle a croisé à deux reprises l'axe de l'ATR de Hop qui arrivait de Lyon, l'obligeant à s'écarter et rendant la manœuvre d'approche IFR délicate. L'ATR a dû finir en VFR avec l'aide du contrôle et a évité de justesse la remise de gaz. Une réunion « Sécurité des vols » a eu lieu le 14 novembre avec les responsables du service de la navigation aérienne de Poitiers, des aéroclubs du département et en présence du responsable sécurité des vols de HOP. Il en ressort un rappel de la nécessité de prise de contact radio aussi bien en local que lorsque l'on sort de la CTR, sachant que les contrôleurs n'assurent pas la séparation entre IFR et VFR.

Je ne terminerai pas ce message sans une pensée pour le jeune Nicolas Retailleau, qui à l'issue d'une maladie psychiatrique profonde s'est donné la mort sur le terrain de Loundun le 21 novembre 2018. Hors le délit d'usurpation d'identité conséquence de son état psychologique, il s'était montré très agréable et je ne peux que regretter qu'il n'ait pas pu être soigné pour éviter cette triste fin.

Ainsi va la vie du club.

Michel Loubignac

Les dernières décisions et actions du Comité de section

• **Un atelier d'anglais aéro** a démarré début septembre avec 5 participants. Objectif : acquérir les bases pour pouvoir passer le Certificat de compétence linguistique anglais (FCL.055) et pouvoir voler à l'étranger.

• **La formation BIA** commence pour l'année scolaire 2018-2019 avec 8 élèves du Lycée Réaumur et 10 élèves individuels. Des jeunes motivés par l'aviation qui visent souvent le

métier de pilote et dont certains feront leur formation de pilotes privé au club.

• **L'indicateur « heures de vol »** est toujours au beau fixe avec 919 heures au compteur à la fin du mois d'octobre. D'ores et déjà une année record ...

• **Deux équipages** étaient inscrits pour le **rallye aérien** du Comité régional Nouvelle Aquitaine à Sainte-Foy-la-Grande le 23 septembre. Malheureusement il a été annulé pour cause

météo.

• **Deux nouveaux brevets (LAPL-PPL)** a été obtenu le 15 septembre soit un total de 8. Cette année devrait être une année faste pour le nombre de brevets, aussi. **Bravo** à nos élèves et à nos instructeurs !

• **La journée des inscriptions** aura lieu le samedi 15 décembre de 10h à 18h. Elle sera suivie par un **repas club** inscrivez-vous auprès de Alain Martin.

Sommaire :

• Edito : L'esprit de groupe	p 1
• Décisions et actions du CS	p 1
• Remplissez bien les documents	p 1
• Devinette	p 2
• Réponse à la devinette du n° 53	p 2
• Méditation d'un pilote	p 2
• Tableau de bord	p 2
• Apprentissage du VOR	p 3
• REX	p 3
• Sorties mensuelles	p 3
• Histoire des avions du club (7)	p 4
• Parcours d'obstacles des médecins aéro	p 4
• Carnet	p 4

RAPPEL et encore 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.

Vous devez remplir toutes les rubriques avec soin. **Si vous faites un atterrissage sur un autre terrain vous devez indiquer 2 vols impérativement !** 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 vraiment terminé que lorsque tout cela a été correctement fait.

Devinette : panne de badin

Vous êtes en train de voler tranquillement sur QP quand une mouche vient se faire aspirer par la prise d'air de votre badin. Que faites-vous :

- Je continue jusqu'au seuil de piste à Poitiers en gardant 2450 tours, puis je réduis tout et je continue à 50 cm du sol en espérant que l'avion se pose avant la fin des 2300 mètres de piste.
- Si je n'ai pas de terrain assez long, je cherche un champ de maïs pour m'y poser en me disant que les tiges finiront bien par me freiner. (Si le maïs est déjà récolté, je cherche un champ semé en blé d'hiver. C'est moins efficace mais ça doit marcher quand même).
- A l'arrivée sur mon terrain, je rejoins visuellement le plan de 5 %, j'affiche environ 1700 tours et je règle l'assiette pour descendre à 350 pieds/minute car je sais que ces paramètres correspondent à une vitesse de 70 nœuds en l'absence de vent. Si j'ai du vent de face assez fort, je sais que ma vitesse sol est réduite et je règle mon assiette pour avoir un vario plus faible, 300 pieds/min par exemple.

Réponse à la devinette du numéro 53 (page 2) ...

Celui qui va faire la meilleure moyenne est celui qui assure le tronçon Panama – Belém, sur lequel les vents sont presque toujours nuls. En effet, dans les deux autres tronçons règnent des vents tantôt favorables, tantôt contraires et les vents favorables ne compensent jamais les vents défavorables.

Faites le calcul : si vous volez à 100 nœuds en air calme, il vous faut une heure pour parcourir 100 Nm. Si le vent souffle à 50 nœuds, il ne vous faudra que 40 minutes pour parcourir la même distance si vous l'avez dans le dos, mais il vous faudra 2 heures si vous l'avez dans le nez. Vingt minutes de gagné contre une heure de perdue, y-a pas photo !

Méditation d'un pilote

Et si j'avais fait l'ENAC, et si j'avais essayé par la voie militaire et si, et si ... eh bien il est fort probable que je n'aurais pas eu la même vie, pas la même femme les mêmes amis et peut être aussi que je serais mort ... on se console comme on peut. Je suis un grand rêveur éveillé et cela sans effort. Petit, j'avais de l'imagination : « maman, je sais bien que c'est pas les cloches qui déposent les œufs dans le jardin.... c'est les aviateurs »... ma mère m'a laissé rêver et ne m'a pas contredit !

Comme beaucoup, depuis tout petit j'ai rêvé de voler ; le plus grand cadeau qu'auraient pu me faire mes parents c'est un baptême de l'air, mais quand on est «petiot» ce qui est du domaine du rêve on ne l'exprime pas.... et la première fois que je suis monté dans un avion c'est à

19 ans, dans un NORD ATLAS et avec un parachute sur le dos (on ne recule devant aucun moyen !)

Quand on me demande en quoi je voudrais

être réincarné, je réponds : Fou de Bassan, ça marche, ça nage, ça plonge, on ne le chasse pas et en plus il vole !

Et c'est quoi le plaisir de voler, chacun sa raison, et pour moi ce n'est pas pour aller plus vite d'un point A à un point B mais c'est d'avoir un autre point de vue... d'en haut ! Je le redis souvent quand on voyage en voiture : si on pouvait se déplacer ne serait-ce qu'à 50 mètres de haut on découvrirait la France. Regardez Thomas PESQUET, il allait vite, et il s'en foutait puisqu'il ne s'en rendait même pas compte, par contre il voyait tout. Allez Dominique continue de rêver.



Fou de Bassan (/Morus bassanus/)

Dominique Prost

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	848:13	919:34	975:49	

Nous avons donc fait 975 heures fin novembre. Si on considère que nous avons fait 51 heures en décembre en moyenne les 4 dernières années, le défi est lancé : qui va nous faire franchir le record des mille heures ?

Apprentissage du VOR

J'ai appris à piloter en 1970 dans un pays où il n'y avait que deux VOR (à Dakar et à Tambacounda) et sur des avions qui n'avaient aucun équipement de radio-nav. Depuis, je vole en me servant du compas et de ma montre, mais j'ai pensé qu'il était temps de me moderniser. J'ai donc cherché à rejoindre le château d'Azay-le-Ferron à l'aide de cet instrument et en me servant des VOR de Poitiers et d'Amboise.

J'ai d'abord vérifié que le château, qui se trouve à 35 Nm de ces deux villes, était bien à portée des deux VOR. Sachant que la portée d'un VOR en Nm est égale à 1,23 fois la racine carrée de la hauteur en pieds, et voulant attraper les VOR à une distance de 35 nautiques, j'ai calculé

que ma hauteur sol devait être au minimum de 809 pieds. Comme un con, je n'ai pas cherché l'altitude du château, ni la présence de relief susceptible de faire obstacle.

Aucun de nos avions n'étant équipé de 2 VOR, j'ai dû jongler un peu. L'idée était de suivre le VOR de Poitiers (from 065) jusqu'à proximité de ma cible puis de passer sur la fréquence d'Amboise pour aller couper la radiale from 180.



Azay-le-Ferron (36)

Je prends mon cap (065). Le vent est pratiquement de face, il n'y a donc pas de dérive. L'aiguille oscille de temps en temps (de 15 à 20°) mais je garde mon cap et elle revient. Je vois mes repères sol jusqu'à la Creuse. Ensuite, j'ai sans doute dévié vers l'est. Les indications du VOR deviennent erratiques. Au moment de passer sur le VOR d'Amboise je constate que le bouton de changement fon-

ctionne mal. De plus, comme je descends pour aller voir le château de plus près, je capte mal le VOR. A l'heure où j'aurais dû voir le château, je ne vois rien et je me rends compte que j'ai perdu mes repères au sol. Le VOR d'Amboise se met "out". Je remonte vers 2000 pieds et je continue plein nord pour aller reprendre la radiale 063 sur le VOR de Poitiers. Au moment où je la coupe, je vois le château droit devant moi.

Enseignements : ne pas confondre la hauteur sol et l'altitude quand on estime la portée. Ne pas oublier les reliefs pouvant faire

masque. Sinon, même si ce n'est pas aussi précis qu'une carte papier, ce truc là fonctionne et permet de trouver un point précis. La prochaine fois, je vais essayer d'apprendre à me servir de cet autre bidule qui utilise des satellites, le PSG je crois ou un acronyme ressemblant.

Renaud Fortuner

REX N° DU7GX7VB4Q

Un ULM décolle pour effectuer le tour de l'île d'Oléron. Dès le décollage, turbulences modérées qui semblent se calmer à 1500 pieds, mais soudain une turbulence très violente et brève a fait basculer l'ULM vers l'avant sous un angle de 60 degrés.

Le REX rappelle que les turbulences en ciel clair peuvent être dues au déplacement d'air sur un sol rugueux ou sur du relief en cas de vent supérieur à 20KT et qu'il peut également se produire un cisaillement lors d'un changement de vitesse ou de direction du vent. Au moment de l'incident, les METAR de Cognac et de La Rochelle donnaient respectivement TEMPO 05015G25KT et BECMG 04015G25KT, ce qui explique les conditions rencontrées par ce pilote. Il est rappelé qu'il est nécessaire de toujours consulter la météo, même pour un vol local. Il est également recommandé de signaler par radio la rencontre de fortes turbulences pour prévenir les pilotes en l'air.

Sorties mensuelles

Les sorties mensuelles de juillet et août ont été annulées en raison du manque de participants et de la météo. En revanche, deux équipages ont participé le dimanche 2 septembre à la sortie prévue : Véronique Gobin, Tristan Carius, Patrice Meslier et Christian Robert sur le F-BXEU et Michel Loubignac, Michel Brun et Jean Claude Lièvre sur le F-GGQP.

La destination choisie était le Sud-Ouest avec une arrivée à San Sebastian en Espagne. Merci à Véronique et à Michel pour leur maîtrise de la langue anglaise, indispensable pour communiquer à l'étranger.

Une préparation les jours précédents ainsi que le matin du départ nous a permis de définir l'itinéraire qui, de Poitiers, nous a fait passer par le Médoc et le bassin d'Arcachon. Nous nous sommes ensuite posés à Mimizan pour changer de pilote. La deuxième branche nous a menés dans les Hautes Pyrénées avec un avitaillement à

Tarbes. Le beau temps était alors idéal pour nous lancer à l'assaut des montagnes. Direction Lourdes, Argeles et montée au FL 85. Magnifiques paysages jusqu'au Pays Basque : Saint-Jean Pied de Port, Espelette, Biarritz...



Après un contact et l'autorisation espagnole, c'était l'atterrissage à San Sebastian, parking, handling et paiement de la taxe locale, mais aussi rédaction fasti-

dieuse du plan de vol pour le retour.

Ceci fait, nous sommes allés (à pied) jusqu'à la petite ville de Fontarrabia-Hondarribia toute proche de l'aéroport. Plateau de tapas en extérieur bien sympathique.

16h30, il a fallu rentrer. Remise en route des avions et retour par la côte landaise jusqu'à Arcachon pour changer de pilote et faire le plein. La fin du voyage a été plus classique : nous avons tiré tout droit pour arriver juste avant la nuit à Poitiers. Bien belle journée que ce voyage.

La dernière sortie de l'année, prévue le 7 octobre, ayant été annulée en raison de la météo, la suivante devrait être programmée en mars 2019. Les rallies prévus à Oloron Ste Marie (9 septembre) et à Sainte-Foy-la-Grande (23 septembre) ont, eux aussi été annulés par la météo défavorable.

Jean Claude Lièvre

Histoire des avions du club (7) : le F-POKD

Comme noté dans le dernier numéro du Facteur de l'Air, la transformation du DR220 F-BOKD en DH251 sous régime CNRA (navigabilité restreinte) a été décidée en mai 2003. Elle a lieu au Centre de construction amateur de Montauban avec la participation de plusieurs membres de l'aéroclub qui s'y sont succédé pour travailler sous la direction du personnel du centre.

Les travaux s'achèvent en juin 2004 lorsque la DSAC constate la qualité du travail réalisé et autorise les premiers essais qui débutent le 18 juin 2005 avec Gilles Catalot aux commandes de l'avion ressuscité. Les photos de l'époque le montrent avec son immatriculation provisoire, F-

WOKD. L'appareil est ensuite enregistré par la DSAC le 8 septembre 2005 sous son immatriculation définitive, F-POKD.

Il a volé à l'aéroclub pendant douze ans d'une carrière somme toute assez paisible, excepté une sortie de piste le 12 janvier 2014 à Niort. Réparé, il a repris du service

le 3 octobre 2014 après un vol de certification effectué par Michel Bourriaud. Il servait surtout au début de la formation des élèves-pilotes, jusqu'à leur lâcher, généralement fait sur un Robin tricycle plus facile à maîtriser à proximité du sol, et même au sol.

Il a été décidé lors du comité de section du 7 novembre 2017 de vendre cet avion et de le remplacer par un second DR400-120. Le F-POKD a été acheté le 8 février 2018 par M. René Garnier de 24350 Lisle.



Le parcours d'obstacles des médecins aéronautiques

Comme vous le savez, il ne reste plus dans le département de la Vienne qu'un seul médecin qualifié pour la délivrance des certificats médicaux de classe 2. Avant de suggérer à ma généraliste de se faire qualifier, j'ai voulu vérifier quelles étaient les formalités qu'elle aurait à accomplir pour ce faire. Ce que j'ai découvert m'a stupéfié ! Un médecin lambda, qui a donc fait une dizaine d'années d'études de médecine, doit d'abord obtenir une Capacité de médecine aérospatiale. Pour cela, il doit suivre cinq stages d'une semaine chacun pour un total de 138 heures de cours. Cette capacité doit ensuite être renouvelée tous les trois ans à condition d'avoir effectué au moins dix examens médicaux et d'avoir suivi un minimum de 20 heures de cours. Grâce à cette montagne de connaissances, il pourra vous faire subir les petits examens ordinaires, les mêmes que me fait subir ma généraliste lors de mon check-up annuel, en sachant que, s'il a le moindre doute sur vos aptitudes, il pourra vous envoyer vers le Pôle Médical du Personnel Navigant.

Pour un profane comme moi, tout ceci ressemble à de l'acharnement administratif mais je serais curieux de savoir ce que des pilotes médecins en pensent.

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

