



Le BIA, les stagiaires, les jeunes

Sans vouloir faire du jeunisme, je voudrais aborder un aspect de la vie du club un peu sous-estimé. Je veux parler de la présence de jeunes dans le club. En commençant par les plus jeunes : ceux du BIA et les stagiaires des classes de 3ème qui viennent à l'aéroclub en raison de leurs motivations, de leur intérêt pour les avions, pour l'aviation.



Depuis 3 ans nous avons rouvert les cours BIA au club avec une convention avec le Lycée Réaumur de Poitiers et des élèves individuels venus de tout le département. En tout 18 élèves cette année. Parmi ces jeunes qui ont entre 14 et 16 ans, un certain nombre ont l'ambition de devenir pilotes professionnels, civils ou militaires.

Soulignons ici que nous avons la chance avec Victor Dadolle et Benjamin Daillier, membres du club qui sont pilotes de ligne, de pouvoir offrir à ces jeunes des exemples de parcours réussi. De plus, Julien Dubourg, «Dub's», lorsqu'il sort

de son Rafale, vient aussi leur parler de son expérience de pilote de chasse. Et Michel Bourriaud leur apporte tout au long de l'année les connaissances aéronautiques en préparant les cours du programme BIA. Et c'est un gros travail.

D'un côté, le rôle du club c'est d'apporter à cette génération de futurs pilotes (professionnels ou de loisir) les bonnes pratiques dont ils auront besoin dans leur carrière ou dans leur loisirs.

Mais de leur côté ils nous apportent la vivacité, l'espoir de la continuité des activités de vol en aéroclub.

De plus, certains, comme Tristan Carius ou Julien Viaud, lorsque ils ont leur brevet (ou proche de l'avoir) participent à la vie du club en prenant en charge certaines tâches à la mesure de leurs possibilités.

C'est donc une richesse pour le club d'avoir cette jeunesse et de partager avec eux cette passion que nous avons et qu'ils ne demandent qu'à partager avec nous.

Sachons donc les accueillir et les accompagner chaleureusement.

Michel Loubignac

Les dernières décisions et actions du Comité de section

• **La journée des inscriptions** a eu lieu le 15 décembre 2018. L'inscription au club et à la FFA sont obligatoires pour pouvoir voler comme élève ou comme pilote. Pour les retardataires ce n'est pas trop tard, le secrétaire vous attend avec le sourire ! Un repas convivial s'en est suivi.

• **L'Assemblée générale annuelle** aura lieu le samedi 9 mars 2019 à 17h 30. Elle sera

suivie par un repas club. N'oubliez pas de vous inscrire.

• **L'indicateur «heures de vol»** a explosé le compteur avec 1.006 heures ... Une année record ... mais restons la tête froide : année exceptionnelle ne vaut pas année moyenne.

• Avec un nouveau brevet en décembre, l'indicateur **«Brevets»** a également été battu en 2018 avec un total de 9 (5

LAPL et 4 PPL). **Bravo** à nos élèves et à nos instructeurs !

• Après 8 ans d'absence le **Salon des voyages** au départ de Poitiers a eu lieu le samedi 19 janvier de 10h à 19h. Il y a eu 4.500 visiteurs et l'aéroclub, qui était présent a eu des contacts positifs qui pourraient déboucher sur des nouveaux membres.

Sommaire :

• Edito : Le BIA, les stagiaires, les jeunes	p 1
• Décisions et actions du CS	p 1
• Remplissez bien les documents	p 1
• Devinette	P 2
• Réponse à la devinette du n° 54	p 2
• QDM, QFU, QNH	p 2
• Tableau de bord	p 2
• Une expérience cauchemardesque	p 3
• Intrusion dans la CTR de Poitiers	p 3
• Anecdote	p 3
• Histoire des avions du club (8)	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 radio après contact avec la tour

Vous avez contacté la tour qui vous dit que vous êtes n° 3 à l'atterrissage, piste 21 et vous demande de rappeler en vent arrière. Vous accusez réception mais quand vous essayez de vous annoncer vent arrière, vous constatez que votre émission ne marche plus. Que faites vous ?

A – Je fais un virage sur l'aile à gauche et je vais me poser à Thouars.

B – Je mets mon transpondeur sur 7600 et je me pose comme précédemment autorisé en assurant ma sécurité et en guettant un éventuel signal lumineux envoyé par la tour.

C – Je coupe mon transpondeur, je pique au ras du sol et je fais le tour de la ville de Poitiers pour venir me fauiler dans la vallée de la Boivre. J'attends que l'attention du contrôleur soit occupée par un avion en finale 21. Je jaillis alors de la vallée et je me pose vent arrière sur le gazon à côté du hangar. Je me dépêche de rentrer l'avion et je rampe jusqu'au club. En remplissant le carnet de route, je mets le nom du chef pilote au lieu du mien : il saura s'expliquer avec la DGAC mieux que moi.



Réponse à la devinette du numéro 54 page 2 (panne de badin) ...

Bien entendu, c'est la troisième réponse qui est correcte mais voici un commentaire de Rémi Tournier : *moi, je vole au moins à 500 pieds sol, il n'y a plus aucune mouche qui puisse être aspirée par mon badin*. Une recherche sur la grave question du vol des mouches donne des réponses non confirmées par des données solides. La page

<http://ssaft.com/Blog/dotclear/?post/2011/04/08/Robert-Krulwich-%3A-les-autoroutes-du-ciel-pour-arthropodes> est beaucoup mieux documentée et donne des hauteurs de vol bien supérieures. De toute manière Rémi, tu peux avaler une mouche au décollage tant que tu n'as pas atteint 500 pieds. Geneviève Delachaume me dit que son anémomètre a eu un comportement erratique pendant une vingtaine de minutes après la traversée d'une petite zone pluvieuse. Il n'y a donc pas que les mouches.

QDM, QFU, QNH ... Pourquoi des codes en « Q » ?

Le « code Q » est un ensemble de codes de trois lettres, au sens bien précis, utilisé par les opérateurs en Morse. Il a été développé dès 1912 par l'union des télégraphistes à Londres puis normalisé par l'Union Internationale des Communications afin de faciliter les communications en Morse entre les opérateurs radio de différentes nationalités. Les codes QAA...QNZ étaient réservés à l'aviation alors que les codes QQA...QQZ l'étaient pour la marine.

Ce code présente trois avantages : il accélère les transmissions en résumant en trois lettres les questions les plus courantes, il est indépendant de la langue de l'opérateur et il améliore la sécurité en éliminant les ambiguïtés. Il représente un langage standardisé où les questions courantes sont remplacées par 3 lettres dont la

première est toujours Q (comme « Question »). La réponse reprend ces trois lettres suivies de la réponse.



De nos jours, c'est donc un héritage du code « Q » que nous utilisons en aviation, tout comme les radioamateurs d'ailleurs :

par exemple, QNH (réglage de l'altimètre donnant l'altitude de l'aérodrome quand on est au sol) et QFE (réglage de l'altimètre donnant une hauteur de 0 quand on est au sol), QGO (aérodrome fermé), QFU (orientation magnétique de la piste en service), QDM et QDR (relèvements de stations au sol et des avions), etc.

Pour en savoir plus :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Code_Q ,
http://espacesaerienslyon.pagesperso-orange.fr/code_q_fr.htm ,
<http://www.kloth.net/radio/qcodes.php> et
la bible officielle des abréviations :
http://www1.atmb.net.cn/CD_web/UploadFile/2013052810480238.pdf

Jean Christophe AUDRU

Tableau de bord : comparatif des heures de vol 2016, 2017, 2018, 2019

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
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	1.006:36
2019	53:10											

C'est donc Julien Viaud qui a relevé le défi des 1.000 heures de vol et qui a franchi le chiffre fatidique ! Bravo à lui !!

Une expérience cauchemardesque

Ce jour-là, j'avais décidé de faire un petit tour avec des amis. C'était l'hiver avec un bel anticyclone. Pas un souffle de vent et pas un nuage en vue. Je ne me suis donc pas trop occupé de la météo. J'ai écouté l'ATIS d'une oreille distraite, me contentant de noter la piste en service. Comme nous ne devions pas nous éloigner, je n'ai pas refait le plein. Le coucher de soleil n'était pas très loin et je ne voulais pas perdre de temps.

A un moment, le contrôleur m'a signalé que le point de rosée s'approchait de la température de l'air et m'a conseillé de rentrer. J'ai accusé réception mais, comme nous étions en vue de la maison de mes amis, j'ai pris le temps de faire un 360 pour qu'ils prennent des photos. Ensuite, cap sur le terrain qui n'était qu'à 15 minutes. Et là, je n'avais jamais vu ça, en moins de 5 minutes, le brouillard s'est formé et je me suis retrouvé dans la crasse. J'ai appelé Poitiers qui n'a pu que me confirmer que la visibilité au sol était tombée à 50 mètres et que le phénomène s'étendait à toute la région, de Tours à Limoges. Angers était dégagé, mais je n'avais pas assez d'essence. J'ai expliqué ma situation et j'ai demandé au contrôleur de m'aider à faire une approche IFR. Il a protesté pour la forme mais il a dû convenir qu'il n'y avait pas d'autre solution. La piste en service étant la 21, je suis allé chercher le VOR (POI,113.3) assez au nord et je suis revenu vers la piste sans rien voir au dehors. Le contrôleur m'aidait de temps en temps en me remettant sur l'axe. Je suis allé comme ça jusqu'en courte finale. A ce moment, le contrôleur m'a dit d'appuyer un peu à droite.



L'ennui, c'est que je confonds toujours ma droite et ma gauche. J'ai donc mis du pied du mauvais côté et soudain, la tour m'est apparue, avec le contrôleur qui me regardait avec des yeux exorbités.

L'instant d'après je me suis retrouvé dans le nuage, ou plutôt dans un nuage. L'avion, la tour, le contrôleur, mes passagers, tout avait disparu mais devant moi, il y avait un homme assis à un immense pupitre, en train de regarder mon carnet de vol en faisant des petits "tss, tss" désapprobateurs. Abasourdi, j'ai demandé :

- Qui êtes-vous ?

- Mon nom est Pierre, Saint Pierre.

- Saint-Pierre ? Ce n'est pas possible, je ne crois pas en vous. Je suis athée.

- Un athée ! s'écria-t-il d'une voix de tonnerre. Vade retro Satanas !

En disant ces mots, il me lança mon carnet de vol à la figure... Et je me suis retrouvé dans mon lit, réveillé en sursaut.

J'ai inventé cette histoire après une expérience réelle. Je me suis réveillé un matin salué par un soleil éclatant. Je suis allé faire quelques ablutions et au retour dans la chambre, quelques minutes après, je me suis aperçu que le brouillard s'était formé brutalement et qu'on n'y voyait plus à 100 mètres. L'hiver, surveillez bien l'évolution de l'écart entre la température et le point de rosée.

Renaud Fortuner

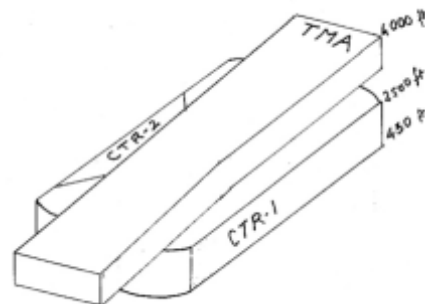
Intrusion dans la CTR de Poitiers

En marge de l'incident récemment causé par un avion d'un club voisin, il est bon de revenir sur l'emboîtement des zones autour de Poitiers-Biard. Regardez bien la carte VAC. Il existe en fait trois zones :

CTR-1 Poitiers qui va du sol à 2500 pieds ; classe D, donc contact radio obligatoire. Il s'agit du rectangle dont les petits côtés sont arrondis.

CTR-2 Poitiers, également du sol à 2500 pieds. C'est le trapèze biscornu qui s'enfonce dans la CTR-1 à l'ouest. La CTR-2 est normalement en classe D mais elle est parfois déclassée en G pendant les activités véliques (planeurs).

Ces deux zones sont surmontées par la **TMA** Poitiers de classe D, le grand rectangle allongé dans l'axe de la piste. Elle s'étend de 2500 à 4000 pieds.



Anecdote

J'ai remarqué que de nombreux pilotes échangent des anecdotes aéronautiques au bar de l'aéroclub. Une manière d'entretenir les liens entre les membres serait d'utiliser les colonnes du Facteur de l'Air pour l'échange de tels récits. Ils peuvent comporter une remarque sur la sécurité mais ce n'est pas indispensable.

Voici une de mes propres histoires :

A l'époque, j'étais membre de l'aéroclub de Dakar. Un dimanche, je glandais au club avec une amie quand j'ai vu le vieux DC3 d'Air-Sénégal qui aurait dû assurer la liaison vers Ziguinchor revenir se poser. Quelques moments plus tard, un des passagers s'est pointé au club expliquant qu'il lui fallait absolument être à Ziguinchor le jour même et demandant si un pilote pouvait l'y amener. N'ayant rien d'autre à faire, j'ai accepté de faire le vol en emmenant mon amie, bien que le gars m'ait dit, "c'est quand même bizarre, chaque fois que je prends un avion, il faut qu'il y ait un

problème mécanique."

Peu rassuré par la présence de ce porte-pois, je décolle quand même et je monte au niveau 75 pour couper au plus droit en survolant l'océan en toute sécurité. Tout allait bien quand j'entends un "clac bizarre puis tout de suite après je sens une odeur de fumée. Paniqué, je coupe les gaz et je fais un 90 degrés à gauche pour piquer vers la côte. Wantant rassurer mes passagers, je me retourne vers le type que j'avais installé à l'arrière, ma copine étant assise à côté de moi. Et là, je le vois une cigarette au bec : le "clac" était le claquement de son briquet et l'odeur que j'avais perçue n'était pas un feu cabine ! La fin du voyage s'est passée sans ennui mais j'avais eu chaud.

Plus tard, Geneviève m'a expliqué que réduire les gaz n'était pas le bon réflexe : j'aurais dû au contraire mettre les gaz à fond et couper l'arrivée d'essence.

Renaud Fortuner

Histoire des avions du club (8) : le F-BUPO

L'aéroclub décide en 2011 d'acheter un troisième appareil pour répondre à l'augmentation du nombre d'élèves-pilotes (27 élèves au lieu d'une vingtaine les années précédentes). Le choix se porte sur le F-BUPO, un Robin DR400-120 (n° 838), compromis idéal entre les besoins de l'école et ceux des voyages.

Le F-BUPO est acheté par notre aéroclub le 13 janvier 2012. Il avait été construit en 1973 pour l'AC René Barbaro de l'Aéropostale toulousaine qui l'avait revendu en 1977 à l'AC du Bassin d'Arcachon. Il était passé en 2006 à l'AC de la Région de Souillac et appartenait depuis 2008 à Monsieur Jean-Louis Franca. L'appareil sortait de grande visite et avait un moteur neuf. Son prix, 27 000 euros,

semblait donc en faire une bonne affaire. Malheureusement, de nombreux défauts furent découverts après l'acquisition, nécessitant une rallonge de 21 500 euros !



Le 30 août 2014, le F-BUPO décolle de Poitiers avec aux commandes Stéphane Remy et David Chocinski qui partaient pour un rallye du club organisé par Bernard De-

carroux. En pleine montée, le moteur s'arrête. Les pilotes réussissent à faire un atterrissage d'urgence. Le roulage débute bien mais l'avion doit sauter un fossé et finit sa course dans un champ de maïs dont les tiges déchiquettent le dessous de l'aile. Il sera constaté lors de l'enquête qu'un dépôt solidifié a colmaté le circuit de lubrification du moteur. L'avion partiellement détruit est radié des listes de la DGAC le 14 mars 2016.

L'histoire de l'aéroclub

J'ai maintenant terminé de scanner les comptes rendus de toutes les réunions de comité de section de l'aéroclub, depuis 1977. Enfin, tous ceux qui existent encore car j'ai constaté l'absence de certains documents. Si vous vous intéressez à l'histoire de notre aéroclub, vous pouvez maintenant trouver ces comptes rendus et ceux des assemblées générales sur le bureau de l'ordinateur de la salle des pilotes. Ils se trouvent dans un dossier appelé "Historique".

Renaud Fortuner

Carnet

Pour renseignements et réservations **vols loisirs** : 07.82.49.56.10

Secrétariat et adhésions : 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

