

#### L'intérêt fondamental pour le club : la jeunesse

Depuis la création des aéroclubs en France ceux-ci ont eu une double fonction : d'une part donner à des pilotes la possibilité de pouvoir se former et pratiquer une activité de loisir ou sportive (voltige), et d'autre part exercer une fonction de formation notamment pour des futurs pilotes professionnels.



En période de pénurie, les aéroclubs servent de viviers pour les compagnies aériennes ou pour l'armée, de façon plus ou moins accentuée. De ce point de vue le rôle des aéroclubs, en tout cas en France, est tout à fait particulier.

Il y a une dizaine d'années l'accès au métier de pilote professionnel,

notamment de pilote de ligne était bouché. Aujourd'hui ce n'est plus le cas. Plusieurs raisons se conjuguent : départ en retraite des baby-boomers, développement débridé des compagnies low-cost et de la concurrence, etc...

Et aujourd'hui le futur des jeunes passionnés qui ont l'ambition de cet avenir est plutôt souriant. Mais la route est pleine d'embuches. Certains qui auront la chance d'avoir des parents un peu argentés pourront y accéder par les écoles privées en déboursant une centaine de milliers d'euros. Pour les autres il existe d'autres filières. Et pour ceux-là, l'aéroclub constitue la première marche d'une formation un peu longue et difficile, mais au bout du compte, ils pourront être fiers de leurs efforts.

C'est cette fonction de mise du pied à l'étrier, que l'aéroclub doit exercer en ouvrant sa porte à ces jeunes qui ne demandent qu'à gravir la montagne. Sachons donc les accueillir et les accompagner chaleureusement.

Michel Loubignac

#### Les dernières décisions et actions du Comité de section

• L'Assemblée générale annuelle a eu lieu le samedi 9 mars 2019 à 17h 30. 29 membres étaient présents et 3 représentés. Les rapports ont été adoptés à la grande majorité des voix. Le Comité de section s'est agrandi de 2 nouveaux membres : Amal Zaeiter et Nicolas Schrek. Le budget prévisionnel a été présenté ainsi que les projets d'activité pour 2019.

L'AG a été suivie par un repas club dans une ambiance conviviale et fraternelle après avoir dignement fêté le dépassement des 1.000 heures de vol.

- La demande de subvention pour l'installation d'une radio 8.33 kHz a été effectuée auprès de la DGAC. Elle doit représenter 20% de la facture soit environ 400€.
- Un équipage de 4 jeunes de l'ENSMA ont effectué un Rallye Aérien Etudiant sur notre F-BXEU organisé par l'EDHEC du 13 au 20 avril 2019. On a pu

les suivre sur leur page Facebook : **EnsmalnTheAir2019**.

- Nos 17 élèves BIA terminent leur formation. Examen le 29 mai 2019. Les reçus feront un vol en présence de l'Adjudant Dupuy du CIRFA le 26 juin. L'armée de l'Air subventionne en partie les vols.
- Le président de l'aéroclub a participé à une émission de RCF Poitou sur le sport le 15 avril.

Sommaire :	
Edito : L'intérêt fondamental du club	p 1
Décisions et actions du CS	p 1
Remplissez bien les documents	p 1
Devinette	P 2
Réponse à la devinette du n° 55	p 2
Le rapport de visibilité	p 2
Tableau de bord	p 2
Rallye étudiant	р3
Le jour le plus long	р3
Histoire des avions du club (8)	p 4
Sécurité : Attention à la barre	p 4
• Carnet	p 4

#### RAPPEL et encore RAPPEL: Remplissez bien les documents à vos retours de vol!

**V**ous 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.

Page 2 N° 56

#### Devinette : obstacle en seuil de piste

Vous prévoyez de vous poser à Loudun. Alors que vous êtes en finale piste 26, vous constatez qu'un tracteur avec une remorque de paille est arrêté sur le petit chemin qui se trouve juste en bordure du seuil de piste. Que faites-vous ?

- **A** Je refais un tour de piste en espérant que le gêneur sera parti quand je reviendrai en finale.
- **B** Je remets les gaz, je fais un demi-tour sur l'aile et je reviens passer en rase-mottes sur le tracteur pour bien montrer à cet enfoiré qu'il n'a rien à faire sur un aérodrome.
- **C** Je continue ma finale en me décalant un peu sur la droite pour passer à côté de la voiture puis je fais un zig-zag en courte finale pour revenir sur l'axe de la piste

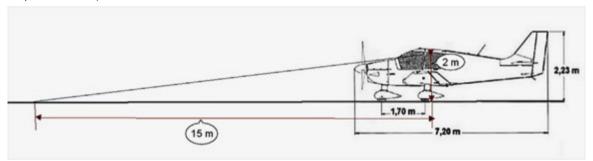


#### Réponse à la devinette du numéro 55 page 2 (panne de radio) ...

La réponse B est la bonne, bien évidemment, mais il faut insister sur le fait que, avant la panne, il y a eu contact avec la tour et autorisation d'atterrissage. Sinon, la seule solution est d'aller se poser sur un terrain sur lequel la radio n'est pas obligatoire, ce qui élimine Châtellerault (carte VAC : AD réservé aux ACFT munis de radio) et même Couhé-Vérac (les ACFT sans radio doivent s'informer auprès de l'ACB avant utilisation). Vous pouvez aller vous poser à Chauvigny en respectant le schéma d'intégration dans un terrain non contrôlé : passage à la verticale 500 pieds au-dessus de l'altitude du circuit (1400 + 500 = 1900 ft à Chauvigny), revenir vers le côté opposé au tour de piste, c'est-à-dire à l'opposé de la branche vent arrière, virer 1 minute après avoir passé par le travers du seuil de piste, descendre de manière à se retrouver en début de vent arrière à 1200 pieds et terminer le circuit de la manière habituelle.

#### Le rapport de visibilité

Une note publiée le 17 janvier 2019 par Jean-Philippe Chivot dans AeroVFR (http://www.aerovfr.com/2019/01/comment-eviter-ougerer-une-entree-en-imc/) donne une méthode intéressante pour apprécier la visibilité en vol. Au préalable, il vous faut mesurer le rapport de visibilité de l'avion avec l'aide d'une personne qui se tient à l'extérieur de l'avion. Assis en place pilote, faites noter le point au sol qui se trouve dans le prolongement du capot. Demandez ensuite à votre assistant de mesurer la distance verticale à laquelle se trouvent vos yeux par rapport au sol (par exemple 2 mètres), puis la distance horizontale entre vos yeux et le point repéré au sol (15 mètres dans l'exemple ci-dessous) :



Le rapport de visibilité de votre avion est alors de 15/2 = 7,5. En vol, si vous vous trouvez à une hauteur-sol de 600 pieds, le point que vous voyez passer sous le capot est à 600 x 7,5 = 4500 pieds devant vous, soit 1500 mètres. Si vous le distinguez mal, cela veut dire soit que votre verrière est dégueulasse, soit que la visibilité est inférieure au minimum exigé pour un vol VFR dans une zone contrôlée. Les puristes diront que c'est une visibilité en oblique mais la surestimation reste négligeable.

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

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	ОСТ	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	127:09	228:20	279:26								

Ces chiffres montrent que nous sommes nettement au-dessus des heures de vol faites à la même époque les 3 dernières années et surtout en 2018. On ne devrait donc pas avoir de problème, si dame météo le veut bien, pour atteindre l'objectif de 850 heures, voire le dépasser ..

N° 56 Page 3

#### L'enthousiasme des jeunes peut-il être communicatif?

En novembre dernier j'ai eu la surprise de recevoir 4 jeunes de l'ENSMA âgés d'une vingtaine d'année. Le but : effectuer un rallye étudiant organisé par l'EDHEC avec un avion 4 places dont ils ne disposent pas à Châtellerault. C'est avec un réel plaisir que les modalités pratiques ont été réglées. Il suffisait d'un lâcher sur l'avion pour qu'ils puissent se lancer dans l'aventure en tant que membres de l'aéroclub. En fait ils étaient 2 pilotes : Pauline 90 heures de vol et Tanguy 200 heures, plus 2 autres en cours de formation : Joséphine et Samuel, Samedi 13 avril tout était prêt pour leur départ. La météo était de la partie au départ de Poitiers pour Muret, base du rallye, avec une escale à Périgueux. Chaque jour ils devaient effectuer une navigation différente. Le 14 ce fut Biscarosse avec une météo très moyenne. Le 15 une super journée pour aller à Leucate et Gruissan sur la méditerranée et retour par Narbonne et Carcassonne avec survol de la cité. Le 16 l'objectif était Lourdes avec vue sur les Pyrénées sans toutefois voir le Pic du Midi à cause du plafond insuffisant. Une journée a été dédiée à l'opération « Graine de pilotes » pour des jeunes handicapés. Le vendredi devaient les amener à Sarlat, mais notre équipage, prudent, a préféré ne pas le faire à cause du vent très fort. Le retour a dû être avancé au vendredi matin afin d'éviter une mauvaise

météo prévue dans la journée. « Une expérience formidable qui me conforte dans mon envie d'être pilote professionnelle » nous a confié Pauline après cette expérience exceptionnelle.



Un dynamisme communicatif, qui peut donner envie à d'autres pilotes et d'autres élèves !!

Michel Loubignac

# Samedi 15 Juin 2019 : Le Jour le plus long «Journée Plaisir de voler»

Cette journée a pour but de rassembler les pilotes de l'aviation légère en créant une émulation amicale dans le club et entre les clubs FFA.

L'objectif est de faire voler les avions au maximum de 8 heures du matin à 19 heures (heures locales)

Evidemment tous les vols doivent être effectués en respectant les règles de sécurité habituelles.

C'est l'occasion pour les pilotes de faire des vols à plusieurs.

Nous souhaitons faire de cette journée un moment de partage entre élèves et pilotes dans une ambiance amicale et festive : Journ plaisir de voler !

Le samedi 15 Juin 2019, nos 3 avions seront réservés pour cet évènement.

Il y aura une saucissonnade le midi, et un apéritif de l'amitié le soir, suivi d'un repas club.

- ♦ Il est demandé à tous les membres de réserver à l'avance un créneau correspondant au temps de vol prévu plus pré vol et retour de vol
- ♦ Les vols peuvent être soit locaux soit des navigations avec plusieurs pilotes ou élèves, mais avec des escales pour des branches pas trop longues
- ♦ Les baptêmes de l'air pourront également être effectués, ainsi que les «vols d'initiation»
- tous les élèves pourront profiter de cette journée pour effectuer un vol soit avec leur instructeur, soit en solo pour ceux qui sont lâchés.

D'ores et déjà vous pouvez réserver un créneau sur Openflyers. Vous pouvez utiliser le lien sur la page de votre <u>Site Internet Aéroclub ASPTT Poitiers</u>.

Bons vols!

Page 4 N° 56

### Histoire des avions du club (9) : le F-GGQP

L'aéroclub décide en septembre 2014 d'acheter un autre Robin pour remplacer le F-BUPO détruit. Le choix se porte sur le F-GGQP, un Robin DR400-100 Cadet, c'est-à-dire un avion à deux places. Il appartenait depuis sa fabrication en décembre 1988 à l'aéroclub Air'Europ Club, à Toussus-le-Noble.

Gilles Catalot et Michel Bourriaud vont le tester le 22 septembre 2014 à Toussus et le ramènent à Poitiers le même jour. Il est officiellement enregistré chez nous par la DGAC le 11 décembre 2014.

Le F-GGQP est arrêté le 17 janvier 2015 pour permettre à Alain Rippert de le transformer en DR400-120 Petit Prince par l'ajout de deux places arrière. Il devient alors un 2+2 capable d'emporter 3 adultes ou 2 adultes et 2 enfants. Il est remis en service le 9 avril 2015 et il vole depuis à l'ASPTT Poitiers où il fait le bonheur des petits et des grands.



#### Sécurité : Attention à la barre !



Récemment un pilote a oublié d'enlever la barre de traction avant de rouler et de décoller. Au second tour de piste un pilote au décollage signale à la tour une barre de traction sur la piste, à l'intersection. Aussitôt le contrôleur fait faire une remise de gaz à l'avion en finale, met 2 autres avions en 360 et envoie les pompiers récupérer la barre. Evidemment il s'agit d'un simple oubli. Mais la question que l'on doit se poser est : un tel incident est-il évitable ? La réponse est oui !

Il suffit de jeter un coup d'œil à la check-list. Elle est faite pour ça. Même si l'on a plusieurs centaine d'heures de vol!

Le Correspondant prévention sécurité a créé une affichette qui est apposée dans la salle pilotes.

# Carnet

Pour renseignements et réservations vols loisirs : 07.82.49.56.10

Secrétariat et adhésions : 06.32.13.43.31

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







