# C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Air Europ Club

Bât. 221, Toussus Le Noble

FÉVRIER
MARS
AVRIL 2020


- **LA VIE DU CLUB :**
- *LE MOT DU PRÉSIDENT*
- *LES NEWS*
- **GALETTE DES REINES**
- **LE CO-AVIONNAGE**
- **SAVOIR SAISIR UN REX**
- **NAVIGATION EN FRANCE**
- **VOL EN AIRBUS A400M**
- **L'AFRIQUE, LA SUITE**


## Navigation : **La vie de châteaux**

# LA VIE DU CLUB

## LE MOT DU PRÉSIDENT

**Chers amis pilotes,**

C'est en des circonstances bien spéciales que nous publions ce numéro de « confinement ». Comme vous le constaterez, bien que les avions ne volent plus pour l'instant, nous restons actifs pour assurer non seulement la continuité du club, mais également une reprise de l'activité en toute sécurité.

Nos mécaniciens ayant une dérogation de déplacement pour maintenir la flotte, le QO sort de 100h avec une nouvelle pompe à vide et des phares qui fonctionnent, le KT d'une 50h très complète, et l'AE, le XD et le BR sont prêts à vous accueillir. La flotte sera donc au top pour la reprise - un grand MERCI à notre équipe mécanique pour leur dévouement.

Evidemment, après un si long arrêt des vols, il faudra respecter quelques règles d'hygiène, de sécurité et de vivre-ensemble lors du redémarrage, à commencer par celles indiquées dans notre Manex : 1 vol avec instructeur dans les 12 derniers mois, 5 heures de vol dans les 6 derniers mois + 3 atterrissages et 3 décollages sur 3 terrains différents dans les 3 derniers mois pour l'emport de passagers. Pour le Cirrus : 10h de vol dans les 12 derniers mois, et pour tous les élèves lâchés et les jeunes brevetés LAPL/BB, un vol de reprise avec un instructeur sera demandé. Les consignes sanitaires vous seront communiquées plus en détail au moment de la reprise.

D'autre part, bien que nous trépignions tous pour revoler et partir en voyage, n'oublions pas que nous sommes plus de 80 dans ce cas, donc ne bloquons pas les avions par de longs voyages dans un tout premier temps, pour permettre à tous de voler.

Finalement, une série d'animations s'est mise en place pour nourrir notre passion, entre cours théorique en visioconférence, QCM, groupe facebook avec animations et quiz quotidien, groupe workchat, vol virtuel partagé... etc, MERCI à ceux qui entretiennent le lien au sein de notre communauté.

Je vous tiendrai évidemment informé de l'évolution des conditions de reprise des vols. En attendant, restez chez vous en toute sécurité, en espérant vous revoir bientôt.

**Eric Scheid**

*Clic ! Pour accéder au nouveau «Q&A»*

## Un agenda qui tousse

Depuis le mois de mars, le covid-19 nous coupe les ailes. C'est sans compter sur les capacités d'adaptation de nos membres qui ont su animer les réseaux sociaux du club (un grand merci à Brigitte et Pierre), proposer des vols et des réunions virtuels...

**Aussi, une nouvelle page est maintenant opérationnelle sur le site web : « Q&A »** *(https://www.aireuropclub.fr/qa).* chaque membre du club a maintenant la possibilité de poster une question sur n'importe quel sujet (activité aérienne, école, sécurité, autre...). Après routage, un responsable du club lui répondra directement par mail !

Une partie FAQ est également disponible sur la même page pour partager aux plus grand nombre les questions et réponses (après anonymisation).

## Un nouveau responsable pour l'ATO

Cette année 2020 commence avec un changement de responsable ATO, suite aux soucis de santé que rencontre Alain depuis janvier. C'est **Jérôme Coornaert** qui reprend le poste, aidé de **Ramia** qui s'est proposée comme adjointe. Un grand merci à eux deux, ainsi qu'à Cédric et l'ensemble de l'équipe d'instruction qui ont admirablement aidé le club à gérer la situation et permis à l'école de tourner.

## Trombinoscope

Imaginez que vous avez besoin du KT, alors qu'il ne reste que le XD, pour votre prochain week-end aéro mais que vous n'arrivez pas à joindre le pilote qui a réservé ce dernier car vous n'avez pas ses coordonnées... frustrant, non ? Alors que le problème serait sans doute réglé en un coup de fil ! C'est pour cela que **nous vous recommandons de mettre en ligne vos coordonnées avec une photo reconnaissable (pas bardé de lunettes, casques et prise à 5m...) sur Aergogest.** Ces données ne sont accessible que depuis Aerogest et vsibles par les seuls membres du club, après connexion.

## Le coavionnage arrive au club

Vous trouverez un article sur ce thème dans ce numéro, avec toutes les règles à suivre.

En effet, cela a été un débat au sein du bureau. Cette pratique a l'effet positif de faire découvrir notre activité au plus grand nombre mais aussi de financer une partie des heures de vols d'un pilote. Ce n'est pas rien !

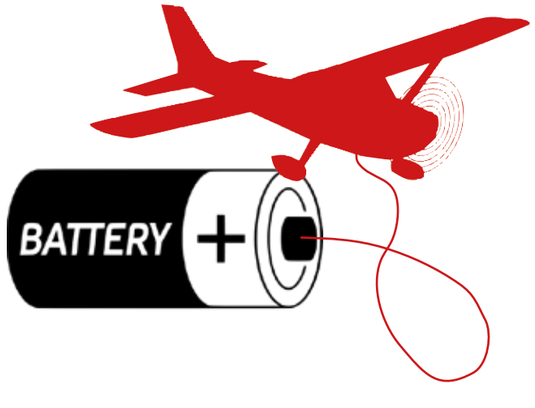
Mais il y a une limite à l'exercice qui doit être prise en considération : l'argent. Pour ne pas tomber dans le piège du «client est roi», une formation de facteurs humains sera donnée pour ceux qui veulent pratiquer Wingly. Le commandant de bord reste seul décisionnaire et l'argent n'achetant pas la météo ou d'autres imprévus... il n'est pas question de céder à d'eventuels caprices. D'autant que Wingly prévoit tout cela; de l'assurance à l'anulation de vol.

Le club et la FFA se sont posés la question du minima de nombre d'heures d'un pilote wingly et a trouvé qu'un pilote de 50H n'est pas plus dangereux qu'un pilote entre 200 et 500H; ce dernier pouvant  rentrer dans une zone de confiance pouvant s'avérer parfois excessive... Votre FI sera bon juge.

## L'autonomie du Kwh

Quelques pilotes ont essayé l'avion électrique. C'est une très belle expérience car la machine est très agréable à piloter. On y regarde pas les litres mais les Kwh, ce qui suffit à faire un petit local et un ou deux tours de pistes (6 tours si il n'y a que ça au programme). Parfait un pour un début de fromation et une bonne entente avce les riverains. L'avion, très léger, est sensible au vent.

**Pour l'essayer, contactez Jérôme Coornaert :** *jerome.coornaert@gmail.com*



# Vol à distanciation sociale

Pendant le confinement, Air Europ Club organise pour ses membres des vols virtuels effectués sur Flight Simulator X, et qui peuvent être suivis à distance depuis un simple PC/Mac ou encore une tablette ! 15 participants ont déja embarqué sur deux vols virtuels en Corse, les 11 et 18 Avril dernier : Propriano-Calvi et Figari-Corte. Un contrôle aérien virtuel avec de vrais contrôleurs pendant les vols (communication radio réelles) donnent un réalisme saisissant à ces vols et permettent une expérience immersive proches de la réalité ! Si vous souhaitez embarquer à bord d'un prochain vol virtuel, vous pouvez contacter Pierre : *pierre.lansalotbasou@free.fr*

Cliquez pour contacter Pierre

# LA GALETTE DES REINES

DUR DE CHOISIR ENTRE DE SI BONNES GALETTES
MAIS IL N'EN FALLAIT QU'UNE ! SUSPENSE…

## VOTRE MAJESTÉ…

Avec des galettes à la frangipane revues et corrigées ou version provençale aux fruits confits, les membres du club ont eu du choix pour élire leur reine. C'est Delphine qui sort couronnée de cette compétition gourmande. Bravo les filles et encore merci pour cette belle fête !

C'est pas du vent!
LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN

# J'ai testé le coavionnage

PIERRE EST LE PREMIER PILOTE À AVOIR TESTÉ LA PLATEFROME DE COAVIONNAGE, WINGLY. L'EXPÉRIENCE ÉTANT POSITIVE, LE CLUB A ADOPTÉ LA FORMULE MAIS À CERTAINES CONDITIONS.

Le coavionnage est une nouvelle pratique de vol apparue en Europe depuis quelques années grâce à des plates-formes Internet comme Wingly. Basée sur le partage et la redistribution des frais de vol entre le pilote et ses passagers, cette nouvelle manière de voler a déjà séduit de nombreux pilotes d'aéroclub depuis 2015 *(17.000 pilotes en Europe dont 6.000 en France - source : Wingly).*

## PHASE DE TEST

Début Novembre 2019, Air Europ Club a mis en place une phase pilote pour évaluer cette nouvelle pratique au sein de l'aéro-club. Cette période d'évaluation a pour but de déterminer précisément tous les avantages et les inconvénients pour nos pilotes et pour le club. A terme et si l'expérience est positive, cette nouvelle pratique de vol pourra être proposée à tous les membres du club à partir du Printemps 2020 (sous réserve d'éligibilité).

## EN PRATIQUE…

Un tout premier vol de coavionnage a été effectué chez Air Europ Club le Samedi 30 Novembre 2019 : Michael et Linoy , deux touristes israéliens de passage à Paris, ont ainsi eu le plaisir de voler en tant que passagers avec un pilote agréé par le club à bord de notre Cirrus SR20 (F-HBBR). Ils ont ainsi effectué le tour intégral de Paris vu du ciel en 1h40 de vol et survolé de nombreux points remarquables (le Zoo de Thoiry, le Château de Chantilly, le Parc Astérix, La Mer de Sable, Disneyland Paris, Le Château de Vaux-le-Vicomte, Clairefontaine…). Ils sont revenus enchantés de leur toute première expérience de vol en avion privé !

Trois nouveaux vols de coavionnage sont réservés et planifiés d'ici à la fin Janvier 2020. Vous pouvez également consulter, partager et communiquer autour de vous le lien de ce vol https://www.wingly.io/fr/flights/2003213. **Pierre Lansalot-Basou**

## **Oui à Wingly** mais pas sans règles

**1. Air Europ Club s'ouvre dorénavant aux vols à frais partagés élargis,** grâce au travail de cadrage de cette pratique effectué par la FFA, en collaboration avec Wingly.

**2. Il y a néanmoins plusieurs règles à respecter.**

**Le pilote demandeur doit :**
- Être à jour de sa cotisation au club
- Etre titulaire d'un brevet de pilote (PPL ou LAPL complet)
- Faire la demande explicite au bureau d'être autorisé à réaliser des « vols à frais partagés »
- Satisfaire les exigences réglementaires et les exigences de l'aéroclub pour pouvoir voler avec des passagers.

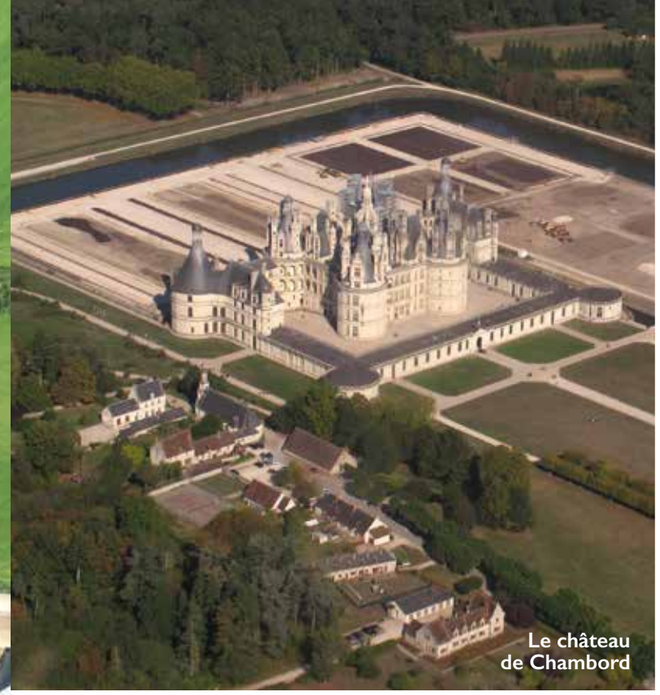
**Doit suivre une formation spécifique :**
- Théorique, qui présente les points d'attention concernant l'emport des passager
- Pratique sous forme d'un vol avec un instructeur du club mettant l'accent sur l'emport des passagers.
- Régler à l'aéroclub la totalité du coût du vol selon les modalités et tarifs habituels de l'aéroclub.

**3. Pour les pilotes intéressés** et respectant les règles ci-dessus, Pierre peut faciliter l'on-boarding sur la plateforme Wingly.

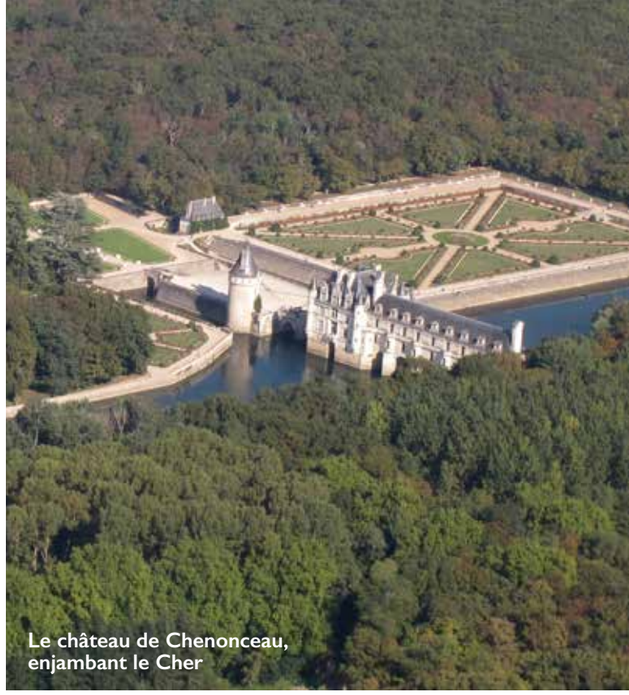
# MA VIE de CHÂTEAUX

## VUE D'EN HAUT ET, ÉVENTUELLEMENT, D'EN BAS !

Château de L'Ebaupinay



Le château de Chambord



Le château de Chenonceau, enjambant le Cher

Depuis que j'ai retrouvé une cousine châtelaine, je n'ai eu de cesse de vouloir lui ressembler, à ma mesure. Je suis devenue « châtelaine n'a qu'une pierre » de 2 châteaux, grâce à une levée de fonds pour la sauvegarde du patrimoine, organisée par la start-up Dartagnans et l'association Adopte Un Château. Je vous invite à découvrir ces lieux, à peu de distance de Toussus, que vous pouvez survoler en une journée avec étape à Saumur, par exemple, ou chacun leur tour sur la journée, en vous posant à Tours Sorigny, Loudun ou Thouars.

### NAVIGATION AVEC SURVOL DES 3 CHÂTEAUX ET PAUSE GOURMANDE À SAUMUR.

Selon que vous partirez tôt ou pas, vous combinerez votre navigation différemment. Ceci est une suggestion pour un départ tranquille vers 9-10h. Café-croissant dans notre accueillant club-house, préparation dans les bonnes règles et décollage ! Route vers **notre premier château de La Mothe Chandeniers** *(47°5'32"N - 0°01'57"E),* **situé près de Loudun,** via Châteaudun et Chinon, en prenant bien soin de vérifier l'activité des zones Châteaudun-Orléans ainsi que Tours, d'éviter les R2, P22, R245 et R7A, surtout en semaine. Arrivé à Chinon, ouvrez l'œil déjà sur la forteresse de Chinon puis en prenant un cap sud—ouest, vous apercevrez vite le dôme du center parc de « la vallée aux daims » et juste avant cette merveilleuse ruine de La Mothe Chandeniers, romantique, néo-gothique, plus ou moins envahie par la végétation selon la saison. Un petit 360° en guettant les autres aéronefs qui proposent ce survol à partir de Loudun et vous comprendrez pourquoi j'en suis tombée amoureuse. Cap maintenant vers « mon » **deuxième château, médiéval, défensif, militaire de L'Ebaupinay** *(47°00'09"N - 0°25'29"W),* près d'Argenton. Laissez la ville de Thouars à gauche, et suivez la départementale qui sort bien droit de la ville, plein ouest. Mettez-vous à gauche de la route et dès passé Massais, repérez le circuit de karting, à droite. Le château fort en est proche, devant lui et vous pourrez faire votre 360°. Vous commencez à avoir faim ? Alors cap vers Saumur **sans oublier de regarder le très majestueux château de Montreuil-Bellay.**

**A Saumur** soit vous mangez sur place, à l'aérodrome où Jacqueline opére, soit vous avez le temps de marcher jusqu'aux Terrasses de Saumur plus gastronomique. Autrefois, cet hôtel-restaurant était bien tentant car si vous aviez pensé à apporter votre maillot, vous pouviez vous délasser dans leur piscine. Maintenant qu'il est SPA, il est exclusivement réservé aux pensionnaires de l'hôtel. Si vous avez envie de voir le Cadre Noir, il est de l'autre côté de la route quand vous sortez du terrain. Une de mes amis vous y accueillera si elle est au boulot.

Sinon l'après-midi de vol est à vous ! Longez la Loire, en remontant son cours jusqu'à l'abbaye de Fontevraud, passez Chinon, dirigez-vous vers **le château de Grillemont** *(47°5'29"N- 0°46'7"E),* **situé au sud du terrain du Louroux,** où évoluent des planeurs, repéré au lac qui le jouxte. Ce château est un mélange harmonieux de médiéval et classique 18ème avec son grand étang et son cynodrome, un des rares encore existant en France. Le château est à côté de La Chapelle Blanche Saint Martin. Ensuite, **ne boudez pas votre plaisir, en allant survoler Chenonceau** au sublime reflet dans le Cher. Selon le temps qu'il vous reste, direct Toussus via Blois et Châteaudun ou un autre survol de rêve, Chambord. Votre journée aura été bien remplie !

Le château
de Grillemont

Le domaine
de la Hacquinière

À Grillemont,
le lévrier est roi

## NAVIGATION À LOUDUN AVEC VISITE DE LA MOTHE CHANDENIERS.

Loudun est un petit terrain herbe assez animé, situé sur une colline, ce qui lui évite le désavantage d'être trop gêné par la pluie ! L'acb a acquis récemment une maison qui m'a bien tentée un moment et je ne désespère pas qu'ils en fassent le premier gîte d'étape aérien ! Si vous avez de la chance, vous pourrez y croiser des pilotes et si vous êtes très gentils, je pourrai vous donner de bons contacts qui moyennant une « participation » pourraient vous conduire au château afin de le visiter et même vous organiser un repas dans une ferme fortifiée, le domaine de la Hacquinière, avec table d'hôtes élégante et savoureuse. Le château est ouvert à la visite d'avril à octobre, libre ou guidée. Me demander les renseignements en mp. Peu de chance d'avoir un taxi en dehors de ces relations amicales !

## NAVIGATION À THOUARS AVEC VISITE DE L'EBAUPINAY.

Thouars est également un petit terrain herbe, plutôt désert, qui a la particularité d'être bombé. Vous y croiserez peut-être quelques planeurs. Pour vous permettre de découvrir la ville proche et intéressante ainsi que la forteresse médiévale dont j'ai un caillou, il vous faut impérativement un accueil de mes amis et donc qu'ils soient disponibles et que vous soyez encore plus gentils que pour le précédent château ! Voir mes pierres, ça se mérite ENORMEMENT !

Vous mangerez dans un lieu aux antipodes de l'autre, sur un centre commercial, « Le Pilote » cependant vous offrira un repas copieux et bon marché, ou au restaurant au bord du lac d'Hautibus. Un troisième, Le trompe Souris vient malheureusement de fermer ses portes. Ensuite vous irez prendre d'assaut le château-fort… Comme précédemment, me demander les renseignements en mp *(bduflomoreau@yahoo.fr).*

## NAVIGATION À TOURS-SORIGNY AVEC VISITE DE MONTBAZON VOIRE DE GRILLEMONT.

Le terrain de Sorigny est fort sympathique. Il faut dire que nous l'avons découvert lors d'un café croissant et un accueil XXL avec produits de la région. Ma cousine châtelaine, étant fort occupée, n'ayant pu venir nous prendre pour la visite très privée de sa demeure, nous n'avons pas baissé les bras et plutôt pris nos jambes pour marcher jusqu'à Montbazon, tout voisin. C'était le jour rêvé ! Brocante, bal musette, forteresse … nous ont amplement récompensés de nos efforts. Quant à Grillemont, c'est un lieu que j'aime beaucoup par son architecture qui brasse les siècles, par sa forêt qui l'entoure, ses étangs, son circuit de courses de lévriers…Il faut cependant la conjonction de beaucoup de facteurs pour que vous ayez la même chance que moi de le voir.

Comme vous le voyez, nous avons encore de beaux terrains à explorer et de belles journées de vol à projeter ! **Brigitte Duflo Moreau**

Le château de
La Mothe Chandeniers

# SÉCURITÉ

# Après un incident ou un accident, **comment communiquer et que déclarer ?**

En cas d'accident ou même d'incident important, l'exploitant d'un aéronef (ou le pilote impliqué) doit obligatoirement faire une notification aux autorités aéronautiques. C'est la loi (pour les accidents et tous les événements entrant dans le cadre de l'annexe 5 du règlement EU 1018/2015) et c'est une bonne pratique pour la sécurité de tous (navigants, passagers et... personnes au sol) !

## RAPPEL DES TEXTES

**1.** D'après le règlement EU 376/2014, il est imposé aux organismes (société ou club exploitant l'aéronef), ou aux propriétaires ou à défaut aux pilotes concernés de transmettre à l'autorité compétente (en France, les DSAC) un compte rendu de tout accident ou incident.

**2.** Pour l'aviation légère certifiée, ce compte rendu est obligatoire pour chaque accident et chaque incident grave ou bien survenant dans une des circonstances indiquées dans l'annexe 5 du règlement EU 1018/2015 (voir annexe 5 en fichier joint).

**3.** De plus, chaque accident ou incident grave doit au plus tôt être signalé au BEA dont les enquêtes contribuent grandement à faire progresser la sécurité aérienne en général.

Tout ceci doit être envoyé à la DSAC régionale (et au BEA si accident ou incident grave) dans les 72 h suivant l'événement. Ainsi des formulaires de comptes rendus sont-ils disponibles sur le site de la DGAC et, pour l'aviation générale, il s'agit des CRESAG. Ils ont été créés, améliorés et mis en œuvre depuis plus de 2 ans pour faciliter la rédaction, l'envoi et l'exploitation des données à notifier qui vont enrichir une base de données européenne appelée ECCAIRS.

## POUR LES SPÉCIALISTES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Il y a aussi les « signaux faibles » de l'accidentologie : petits soucis, petits oublis, dysfonctionnements et incidents mineurs ou difficiles à classer. Ils méritent souvent un retour d'expérience. Leur outil, c'est le REX proposé par la FFA.

L'accès à ces REX doit être connu de tout(e) pilote adhérent à la FFA car ils ont été conçus dans le même souci d'amélioration de la sécurité et ils ne sont pas « officiels ». Ils restent internes à la Fédération tant que la Commission Prévention-Sécurité (ou le Bureau) de cette dernière n'en a pas décidé autrement (car une diffusion à l'ensemble des organismes, sous une forme anonymisée, peut être utile).

Ainsi, comme s'il n'est parfois pas facile de s'y retrouver, si vous ne savez pas si votre incident est à notification obligatoire, le REX est conseillé (voir commande dédiée en bas à G sur la page d'accueil d'AerogestOnline). N'hésitez pas à déclarer car un double filtrage est ainsi proposé. C'est au sein du club, via la commission prévention-sécurité, que l'on décide – après rédaction par le(la) pilote impliqué(e) et analyse en groupe – de la forme du REX et de son envoi éventuel à la FFA. Le cas échéant, cette dernière le transmet à la DSAC (nationale et locale) en cas d'événement à notification obligatoire puis, de toute façon, le diffuse sur le site après l'avoir rendu anonyme. Ainsi, on est « couvert ». Car le règlement UE n°376/2014 prévoit à la fois immunité pour le déclarant (sauf faute grave ou infraction délibérée) et sanction pour les oublis de déclaration. En effet : si l'employé de l'organisme (ou, par analogie, le membre du club...) est protégé de toute sanction en tant que déclarant, il est prévu que l'absence de notification – quand elle est obligatoire – par l'organisme puisse être punie par une amende allant jusqu'à 7500 € par événement !

Tout ceci est destiné à nous faire passer de la culture classique « contrôle-sanction » à la culture de sécurité qui doit être favorisée en aviation. Celle-ci peut être exprimée par : « déclaration-partage de l'information »… et récompense pour tous !

Tout événement déclaré est donc fondamentalement utile à la sécurité de chacun et, pour obtenir le maximum de déclarations, une « non-punitivité » est instaurée envers la personne qui déclare. C'est la « culture juste » promue par l'AESA, protégeant le déclarant, et qui doit être développée dans l'Hexagone. Mais attention, s'il y a absence de notification ou manquements graves ou délibérés, alors des sanctions disciplinaires, professionnelles et administratives tomberont. Les pilotes-inspecteurs de la DSAC estiment qu'il est important que le traitement de l'événement soit fait dans la structure (club ou société) et qu'il en sorte une communication positive pour tous. Et seuls les récidivistes ou les imprudents graves doivent être sanctionnés à ce niveau, comme au niveau administratif d'ailleurs.

## QUE FAUT-IL FAIRE EN PRATIQUE ?

Les accidents doivent être signalés à l'Autorité ou ses représentants dès que possible : appel au contrôle aérien par VHF ou numéro direct 191 par téléphone, sans oublier de prévenir le responsable pédagogique (RP) ou un autre membre de la Commission Prévention-Sécurité du club, bien sûr. Puis un CRESAG sera rédigé et envoyé dans les 72 h.

Dès qu'un(e) pilote est confronté(e) à un incident important, une notification doit être faite également dans les jours qui suivent, le plus souvent, et il faut passer par les mêmes RP ou CPS. Un REX ou un projet de CRESAG peut leur être soumis le jour même ou le lendemain de l'événement et, après concertation avec le déclarant, la CPS décidera des modalités de son envoi.

Au minimum, s'il y a doute sur l'utilité de notifier un incident bénin, il est recommandé de l'écrire dans le classeur des CRE.

Ainsi progresseront très probablement la vigilance de chacun, la conformité administrative de l'organisme de formation (DTO ou ATO) et... la SÉCURITÉ POUR TOUS ! **Philippe Contencin**

*D'après une conférence DGAC-ANPI (décembre 2019) et l'article « Que faire après un incident ? » de la revue Aviation & Pilote (Janvier 2020).*

*Retrouvez l'annexe V à la suite de cet article!*

C'est pas du vent!
LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN

# ANNEXE V

## ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

**Aux fins de la présente annexe, on entend par:**

**a)** «aéronef autre que les aéronefs motorisés complexes» tout aéronef autre que ceux définis à l'article 3, point j), du règlement (CE) no 216/2008; ...

**1. Aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à l'exception des planeurs et des véhicules plus légers que l'air**. Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

### 1.1. Opérations aériennes

**1)** Perte de contrôle involontaire.

**2)** Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.

**3)** Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.

**4)** Incursion sur piste.

**5)** Sortie de piste.

**6)** Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

**7)** Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

**8)** Largage involontaire de cargaison *(3)*.

### 1.2. Événements techniques

**1)** Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).

**2)** Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.

**3)** Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.

**4)** Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.

**5)** Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.

**6)** Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

### 1.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

**1)** Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

**2)** Non-respect de l'espace aérien.

### 1.4. Urgences et autres situations critiques

**1)** Tout événement entraînant un appel d'urgence.

**2)** Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.

**3)** Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

### 1.5. Environnement extérieur et météorologie

**1)** Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle *(4)*.

**2)** Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle *(4)*, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.

**3)** Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.

**4)** Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.

**5)** Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.

**6)** Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.

**7)** Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

*(3) Ce point s'applique uniquement à l'exploitation commerciale au sens de l'article 3, point i), du règlement (CE) no 216/2008. (4) Y compris un véhicule.*

C'est pas du vent!
LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN

# PETIT RÉCIT DE VOL EN Airbus A400M…

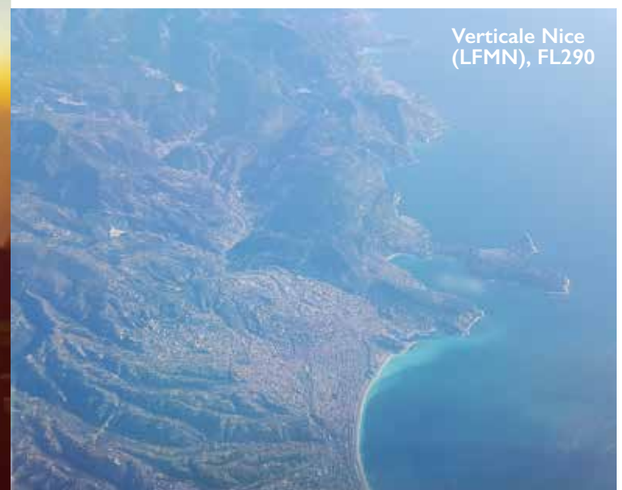
JE DÉDIE CES QUELQUES LIGNES À TOUT L'ÉQUIPAGE DU VOL COTAM2056, AINSI QU'À ALAIN, QUI A EU LA PATIENCE DE M'EMMENER, PETIT VÉLIVOLE DÉCOUVRANT LES HÉLICES, JUSQU'AU LAPL, MALGRÉ MON INFÂME EMPLOI DU TEMPS DE CLASSES PRÉPA.

Décollage d'Abu Dhabi

Reconversion en steward : fait !

Vue du HUD en croisière au dessus du Soudan

Repas à 30000 ft



Verticale Nice (LFMN), FL290

Ayant intégré l'école Polytechnique en septembre 2019, j'ai dû choisir une arme où effectuer mes 6 mois de stage, et j'ai sans aucune surprise choisi l'armée de l'air, plus précisément un stage en tant que dispatcheur A400M sur la base aérienne d'Orléans. Concrètement, je faisais de la préparation de vol, mais de façon bien plus poussée que ce que l'on voit en club. Devis de carburant, logs, PPR, plans de vol… La rigueur est de mise : aviation professionnelle, IFR, transport tactique, ne laissent pas le droit à l'erreur. Tout est minutieusement calculé, la trajectoire du vol ainsi que le profil vertical sont modélisés en 4D : latitude, longitude, altitude, temps. Ainsi, on obtient un log et un devis de carburant d'une précision redoutable.

**Préparer des vols au sol, c'est bien, mais embarquer sur une mission que l'on a préparée, c'est mieux !** J'ai justement eu l'immense privilège de préparer entièrement puis de participer à une mission logistique de 4 jours au Moyen-Orient. 27h de vol au total, une nuit aux Emirats-Arabes-Unis, une à Djibouti, une dernière au milieu du désert Jordanien, ainsi qu'une courte escale en Arabie Saoudite, pour transporter des militaires partant en opérations extérieures ou en revenant, ainsi que du ravitaillement. Ce n'était pas mon premier vol militaire : j'avais déjà pu tester le Casa, le Transall, le Twin Otter ainsi que le C130. En revanche, pouvoir passer toute la mission en cockpit (je n'avais jamais voyagé en cockpit sur un avion de ligne), en faisant partie d'un équipage, était une première ! J'ai ainsi pu saisir toute la complexité de l'organisation d'un tel vol, ainsi que la multiplicité des acteurs qui entrent en jeu et qui sont d'autant de facteurs pouvant compromettre la mission.

**Ce fut également une excellente leçon de gestion du vol.** J'ai été marqué par le degré d'anticipation des pilotes : ils sont en permanence « devant leur avion », prévoient toujours les options possibles en toute situation. Nous sommes rentrés en France lors d'une grosse perturbation, et tout l'art du briefing fut de déterminer s'il était raisonnable ou non de décoller, où se dérouter, et quel carburant supplémentaire prendre. La prise de décision est un savant mélange de calcul (minima météo, réglementation et limites de l'avion), et de ressenti des pilotes. Elle est d'autant plus difficile que l'enjeu du vol peut être majeur : ravitaillement de troupes au sol, transport d'armement, de commandos. Le risque de focalisation sur l'objectif, et de non-renoncement, est donc majeur. Tout l'art du pilotage professionnel est de savoir prendre ces décisions difficiles. A méditer lorsque l'on hésite à poursuivre vers Toussus lors d'un retour de navigation par mauvais temps, alors que les conséquences d'un déroutement se limitent à un trajet en taxi !

**J'ai énormément appris durant cette mission,** et suis extrêmement reconnaissant envers tous ceux qui m'ont offert cette possibilité unique. Qui sait, avec un peu de chance, ce sera peut-être mon quotidien dans quelques années. **Alexandre Alaterre**

# VOL EN AFRIQUE, EST-CE ENCORE POSSIBLE ?

L'ADAGE JAMAIS DEUX SANS TROIS SERA-T-IL VÉRIFIÉ ? Part 2

Toujours bredouille, je reprends ma route vers le sud, par l'autoroute N7. Quelques kilomètres passés, une sortie un peu improvisée mène à l'aérodrome de Morning Star (ça ne s'invente pas).

Arrivé au terrain, celui se présente comme un rassemblement de hangars plus ou moins individuels, autour d'un club house et surtout d'une piste de 645 m orientée Nord / Sud.

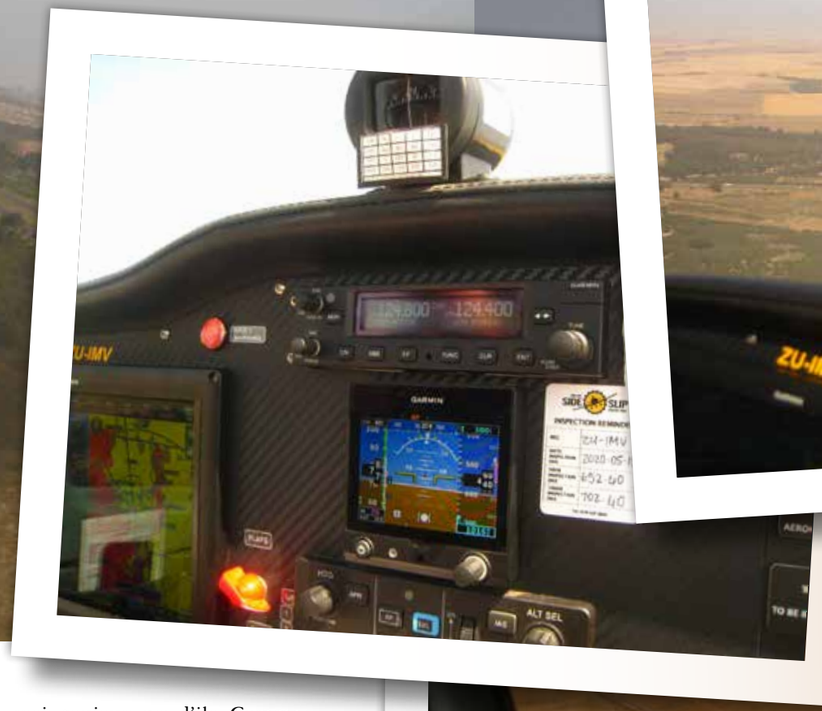
**L'aérodrome semble être habité par un club (le Morning Star Flying Club) qui semble dépourvu d'avions** mais a pour objet la gestion de l'aérodrome, par une école de pilotage (la Morning Star Flight Academy) qui met en œuvre les avions, et enfin des propriétaires disposant de leur hangar.

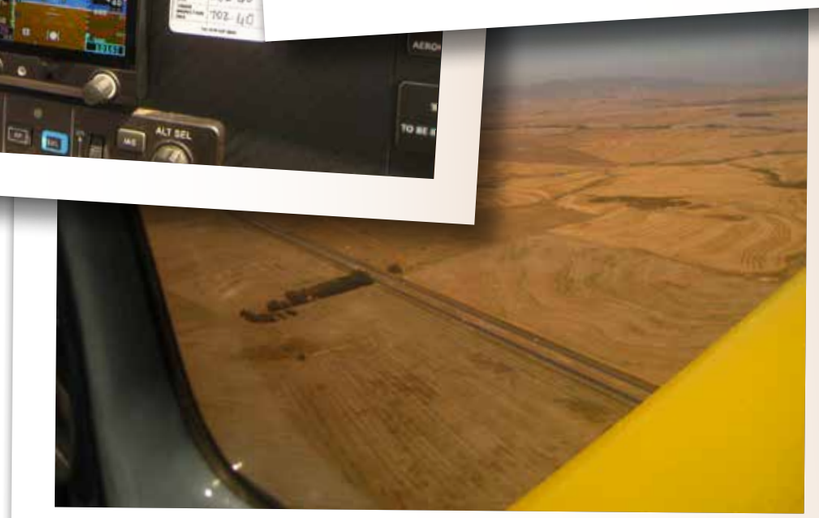
Le club house est bien pratique car c'est là que le premier contact est le plus facile, et d'où le visiteur peut se faire réorienté. En l'occurrence j'ai 2 objectifs : d'une part voler, et d'autre part vers une ile minuscule qui se trouve à environ une cinquantaine de kilomètres plus au Nord.

**Pour remplir le 1er objectif,** je rends visite au club et demande à pouvoir faire un vol avec un pilote. Ce sera Brent, pilote breveté qui a pour horizon une formation pour en faire son métier. Il n'est pas instructeur donc je n'ai même pas demandé à prendre les commandes.

**Pour remplir le 2nd objectif,** déjà rempli en 2013 et relaté dans le Papy Boeing Tone de Janvier 2014, je voulais réitérer le survol de l'ile de Dassen Island, un caillou supportant un phare coloré, car nous avions la dernière fois été restreints à voler à 1500ft, pour des raisons touchant au survol maritime et également car l'ile semble abriter une colonie d'oiseau. Serait-ce possible, cette année, de descendre plus bas?

**Rendez-vous est donc pris** pour le début d'après midi ; je vais donc à la buvette, un super plat en sauce curry (un peu fort, un Sprite ne sera pas de trop pour calmer les ravages de l'épice) et riz est proposé, je dois prendre des forces.





**14H00.** On se retrouve devant le hangar puis devant l'avion, une fabrication locale. Heureusement le panneau est tombé. La voie est libre.

**Une nuée d'avions jaunes m'attend,** il s'agit de Sling 2, de facture Sud-africaine (l'usine se trouverait près de Johannesburg). Celui retenu pour notre escapade porte l'immatriculation ZU-IMV. Bon alors Brent prépare l'avion tranquillement, on branche les casques, on recule l'avion pour le positionner sur le Taxiway, et puis on finit bien par grimper dedans.

**Dans l'expectative du spectacle à venir,** j'en oublie un peu les détails, mais le vent souffle bien du Sud (20kt), alors nous devons décoller sur la piste 20. Ce qui me marque est le déroulé fluide de la check-list décollage, sans aucune note. La piste n'a pas le temps d'être avalée qu'on est déjà en l'air très rapidement, et nous voilà parti. La piste n'est pas large, l'avion non plus d'ailleurs. Ah oubliais-je ce détail, on est dans l'hémisphère Nord, donc contrairement à chez nous, vent du Sud signifie beau temps. Seule la visibilité est médiocre en ce début d'après-midi.

L'avion est équipé d'une avionique qui permet de localiser sur un même écran l'avion dans son espace, et qui rassemble aussi toutes les informations habituellement données par les autres instruments qui ont disparu. L'horizon Garmin subsiste.

Le trajet en direction du Nord-Ouest, à 1500ft, est rapide, poussé par le vent. Nous nous éloignons des vastes champs moissonnés pour arriver sur une zone côtière ressemblant à un maquis, passons à proximité d'une vaste dune de sable blanc qui parait-il fait la joie des 4x4. Triste.

L'océan est en vue, mais toujours pas d'ile. Comme mentionné lors de mon vol précédent, le pilote donne régulièrement pour ne pas dire souvent, sa position en auto-information. D'ailleurs au début je pensais qu'il disait et redisait « … My picture is … » pour donner ses intentions, en fait après lui avoir demandé, il donnait son immatriculation IMV … Nous suivons alors le trait de cote, nous nous rapprochons d'une zone militaire qui protège la région de Saldanha. Le contrôle donne son accord sur les intensions données, et nous devinons l'ile qui se profile à l'horizon. Elle est facile à reconnaître avec son phare.

Nous descendons à 500ft et faisons deux ou trois tours de l'ile, relativement serrés sur le phare, c'est splendide. Ma mémoire me faisait penser que l'ile était couverte exclusivement d'une teinte de sable et de roche, les photos montrent des taches de verdure distrayantes. L'Afrique du Sud a aussi ses enfers, ces phares isolés en mer qui abritent un gardien. Ce phare élevé en 1893, n'est semble-t-il pas automatisé. Ces quelques tours rapidement exécutés, il faut prendre le chemin de retour.

**La particularité du cheminement retour est de nous faire survoler la centrale nucléaire de Koeberg à 2000ft,** le survol étant autorisé, le paysage passe plus lentement mais nous y arrivons, nous finissons par le survol du terrain, l'intégration se faisant en vent traversier. La vent arrière est calme, la finale est agitée (je renonce à photographier la piste) et atterrissage maîtrisé sur cette piste étroite – aurais-je fait mieux ?

Arrêtons là le récit de ces aventures fabuleuses, je sens le lectorat fatigué. **Bruno Combes**