



C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

PARLONS
MÉTÉO...
**Une histoire
qui brûle**

Un club au top!

EN MODE
ESTIVAL ! 2025

- ▶ LA VIE DU CLUB
- ▶ LE MOT DU PRÉSIDENT
- ▶ LES NEWS
- ▶ LES PHOTOS DU MOMENT
- ▶ JEU DE L'ÉTÉ

DOSSIER
SORTIE DU F-KT
À GRANVILLE, TOUT
UNE AVENTURE

CARNET DE VOYAGE
LE CUB À VICHY

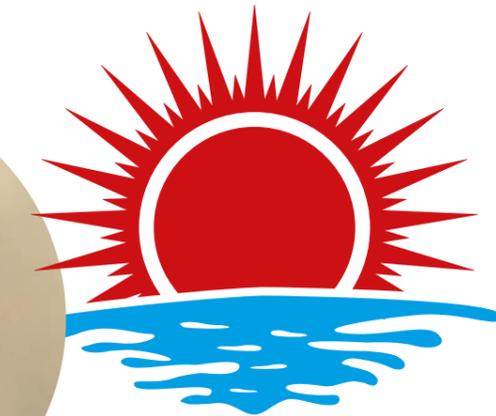
LA VIE DU CLUB



Clic! Pour participer

SOUVENIR, SOUVENIR...

N'hésitez pas à participer à ce petit mag en envoyant vos récits, anecdotes, photos, liens... Que cela parle du club, de vos vols ou de l'aéronautique en générale, vos contributions sont les bienvenues !



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

Des congés bien mérités se profilent à l'horizon pour la plupart d'entre nous au moment où ce magazine sera édité.

C'est l'occasion de se retourner sur cette première moitié d'année, qui a notamment été marquée par 2 événements : la sortie de piste et l'arrêt du KT, dont vous trouverez plusieurs articles expliquant comment un aéro-club gère ce type d'événement, et l'audit DGAC, qui a confirmé et validé la solidité de l'enseignement aéronautique au sein d'Air Europ club.

La deuxième partie de l'année sera principalement dédiée à une mise à niveau de notre flotte avion, dans laquelle nous investissons massivement : l'arrivée (enfin !) des 2 elixirs ; la rénovation du XD (silencieux installé en début d'année, peinture extérieure, sièges et revêtements intérieurs vont être rénovés, un nouveau GPS sera installé) ; le retour du KT révisé qui bénéficiera également d'un nouveau GPS prochainement.

Ces investissements ont pour objectifs de vous offrir des avions plus fiables, plus performants et mieux adaptés aux exigences d'aujourd'hui, notamment sur une plateforme sensible comme Toussus.

Cette mise à jour n'est pas qu'un progrès technique : c'est un symbole de notre dynamisme et de notre attachement à faire vivre l'aviation légère avec excellence et passion au sein d'Air Europ Club.

Bons vols à tous, **Eric Scheid**

AGENDA

→ Du samedi 20 au dimanche 21 septembre : Rallye du club

Le rallye est reporté!

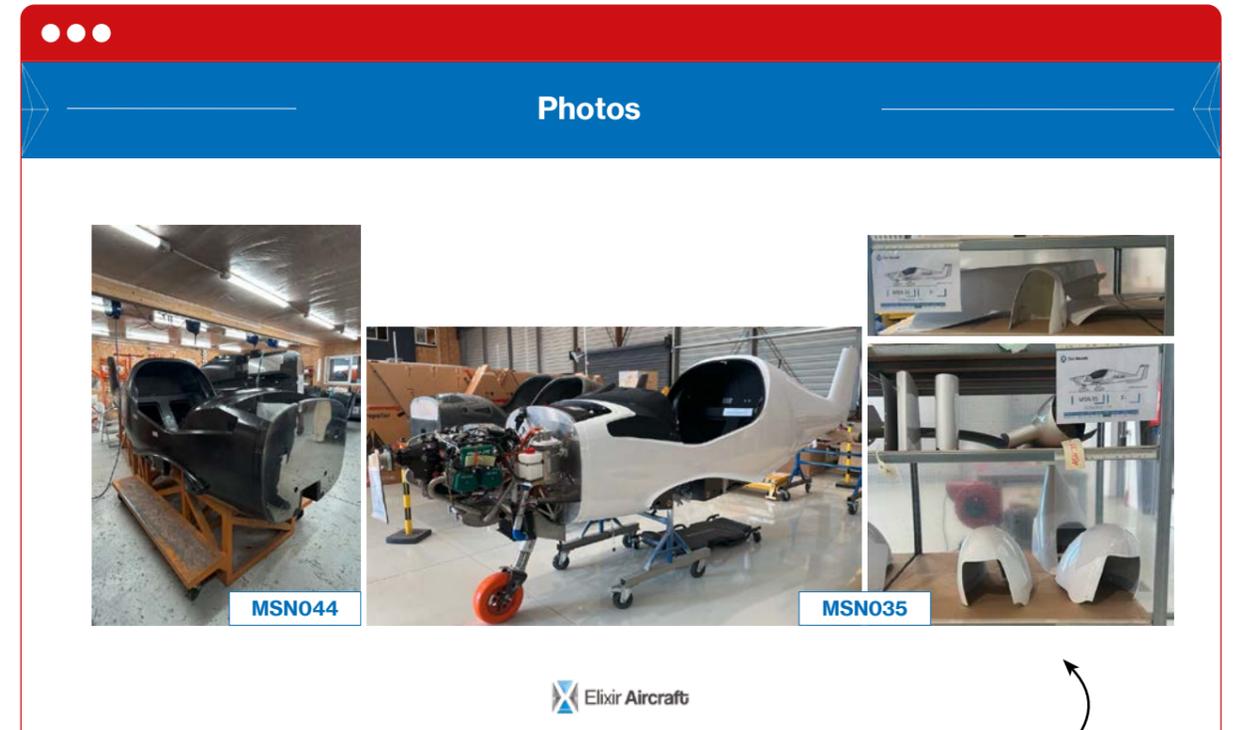
→ samedi 11 octobre : Pot des brevetés 2025

→ samedi 13 décembre : Repas de fin d'année

✉ Réservations auprès de Pierre Lansalot-Basou

✉ Le C'est pas du vent est un magazine artisanal fait avec passion mais sans secrétariat de rédaction. Ceci explique les fautes ou autres coquilles. Un grand merci à nos relecteurs amateurs pour leur travail. N'hésitez pas à contribuer à cette aventure avec des textes, des photos et des idées !

Clic!



L'ESPRIT AIR EUROP

Si Nourette a encore été une réussite, le jour le plus long se dissout année après année dans l'oubli.

Historiquement, cette fête était l'occasion de faire découvrir à votre entourage les joies du vol dans un laps de temps de 45 minutes. Le club français qui avait obtenu le plus d'heures de vol, et donc de rotations, gagnait des lots offerts par la FFA, en plus d'être en haut du classement. Le concours n'existe plus, les gens ne veulent plus d'avions au dessus de leur tête et les nouvelles générations ne connaissent pas cette histoire. Il n'empêche que cela reste une merveilleuse fête. Le but est de voler, faire voler et de se retrouver autour du bon repas que Pierre a préparé. Une journée ensemble.

Air Europ est un club qui s'est toujours voulu populaire avec des tarifs abordables. Cela est aussi possible grâce au bénévolat. La mécanique, l'entretien, l'administratif... tout ceci est tenu par une équipe dévouée qui ne compte pas ses heures. Vous faites partie de cette équipe associative et l'on vous invite à vous investir. Plus de papier toilette, de boissons, de barres céréales ? Ramenez-en et faites vous rembourser. Ce sera toujours ça de fait. N'hésitez pas à demander si la mécanique a besoin de bras, faites vos permanences... Vous n'y gagnerez que des amis !

N'oubliez pas également que ce club a la particularité d'être voyageur. Ne croyez pas que cela soit si courant. En France ou à l'étranger, grâce aux voyages club ou aux plus expérimentés qui vous convient à se joindre à leur périple, vous verrez vite du paysage et tous les souvenirs qui vont avec. Nous ne sommes pas un club de tours de pistes et c'est un sacré avantages !

VECTEEZY.COM

SURPRISE !

On ne va pas se mentir, on n'y croyait plus trop et pourtant, si, Elixir Aircraft va enfin nous livrer les deux avions commandés. Le numéro 35 sera livré en octobre et le 44 en décembre !

LES TARIFS ÉVOLUENT

Nous aussi, on se passerait bien de faire monter les prix mais il faut trouver un équilibre entre compétitivité et rentabilité. Nos jouets ont besoin d'entretien et les loyers de hangar ont un coût. En septembre, le BR sera à 270€ l'heure de vol, le KT à 210, le XD à 190, en sachant qu'il va être entièrement rénové, et le QO à 160€.

UN GRAND BRAVO AUX BREVETÉS !

→ Jérémy Fauchaux → Aymeric Lhuillier → Fabien Beziaud → Lucas Martinet → Amine Amali



C'est pas du vent!

LE MAG D'AIREUROPCLUB, LFPN

LE VÉCU DU PILOTE



Le
dossier
KT

Contexte

Le manche à air de la piste étant hors service (NOTAM LFRF le 02/02/2024), l'application SDVFR a été utilisée pour regarder le METAR le plus proche, qui était celui de Dinard à 27 Nm. Il indiquait un vent du 150° à 8kt. Il n'était pas non plus indiqué dans les NOTAM ou sur la carte qu'il y avait un autre manche à air plus petit, du côté de la zone boisée. (Information apprise une fois au sol, de la part des locaux présents) Connecté à la fréquence 118.105 de LFRF, seul un hélicoptère était présent dans les environs, il n'y avait pas d'autre avion en circuit de piste pouvant indiquer un sens de circuit préférentiel. Les pistes étant orientées 06/24, un vent du 150 est donc en plein travers, perpendiculaire à la piste. Après avoir effectué un Briefing arrivée effectué à 3min à l'Est des installations ainsi qu'une verticale terrain effectuée à 2000 ft pour repérage du TDP, faute d'information supplémentaire (pas de piste préférentielle indiquée sur la carte VAC) la piste 24 a été choisie après avoir effectué un cercle 360° à 2000ft. pour reconnaissance du terrain et du circuit de piste. Le circuit de piste 24 main gauche a été effectué, en partant d'un vent de travers piste 24, puis vent arrière piste 24 (avec annonce sur la radio), étape prolongée avant de passer en étape de base pour faire une plus longue finale.

Description de l'incident

Initialement désaxé, l'alignement de la 24 est récupéré avant le seuil de piste 24. La vitesse était à 130-135kt mais l'avion était encore assez haut. La descente est maintenue à plein réduit afin d'atterrir sur la piste de 1km La vitesse ré augmente, on ne touche la piste qu'un peu avant le milieu de piste avec un 1er rebond, puis au 2nd toucher on est bien au sol mais avec trop de vitesse. La remise de gaz et le décollage n'ont

pas été jugés bénéfiques à ce moment là car la distance restante a été jugée insuffisante. Les manœuvres sur les palonniers ont été appliquées de sorte à garder l'axe de piste, tout en freinant le + possible en tirant par à-coups (non brusques) sur la manette de frein. L'avion parcourt le reste de la piste juste au bout en conservant l'axe avant de sortir de la piste dans le gazon. Le niveau de sol du gazon étant légèrement plus haut que celui du bitume de la piste (un peu comme une petite butée), l'avion est arrêté en s'enlisant dans la terre (meuble car humide) et en se penchant vers l'avant, endommageant le train avant, le cône de l'hélice ainsi qu'une de ses pales.

En conclusion

L'absence du manche à air principal, la méconnaissance du second connu des locaux mais non indiqué sur la carte VAC LFRF, l'absence d'aéronef en circuit et le vent du 150° indiqué la METAR ne permettant visuellement pas de trancher entre la 06 et la 24* le

vent de 8 kt finalement subit dans le dos de l'avion ont mené à cette sortie de piste. Par chance, il n'y a eu aucun blessé ni aucune autre dégradation matérielle que l'avion. Un pilote du de l'aéro-club de Granville présent sur place a rapidement pu nous aider et faire les premiers appels.

RETEX

Après analyse à tête reposée, 2 éléments auraient pu m'aider dans la décision de la piste à prendre : un appel de l'aéro-club de Granville par rapport à l'absence du manche à air ou si une piste préférentielle était utilisée par habitude des locaux, ainsi que la présence de dunes au seuil de piste 06, indiquée dans la carte VAC, qui aurait été celles où l'avion s'est enlisée, au lieu de "juste" faire une sortie de piste et continuer à rouler. Des détails auxquels je n'avais pas pensés auparavant, mais qui sont maintenant des leçons que j'en tire, en plus d'une vigilance plus accrue quant à mes pré affichages et paramètres moteurs.

Remerciements

Je tiens à remercier l'instructeur Thierry et le président Eric, qui ont été tout de suite disponible pour m'aider dans les démarches concernant l'incident, les numéros à appeler et le fonctionnement de l'assurance rapatriement, qui a très bien fonctionné de l'aéro-club de Granville jusqu'à celui de Toussus le soir même. Ils ne m'ont pas stressé davantage et m'ont été à garder la tête froide pour l'ensemble des actions à réaliser.

Je tiens également à remercier Patrick, Romain et Khan et toute l'équipe mécanique pour leurs messages de soutien, leur suivi ainsi que tous les efforts qu'ils mettent en œuvre pour remettre KT sur pied. Je suis conscient que cet incident est très compliqué à prendre en charge, entre les allers-retours à effectuer à Granville depuis la région parisienne, la gestion de l'incident d'un point de vue sécurité et BEA, ou encore la mise en place du protocole de réparation.

Ils continuent à travailler durs et y mettent beaucoup de temps et d'énergie, et méritent notre admiration, soutien, remerciements les plus profonds et surtout à ce que nous soyons encore plus vigilants encore à chacun de nos prochains vols.

Enfin je remercie le club "Air Europ" dont beaucoup de leurs membres m'ont envoyé des messages de soutien, pour savoir comment j'allais, et pour m'aider à repartir du bon pied afin de ne pas en garder en trauma, mais au contraire à repartir de plus bel, plus alerte, averti, prudent et meilleur pilote que jamais. Tout cela ne m'a fait que confirmer que j'avais fait le bon choix d'aéro-club. J'ai repris des vols en instruction, des vols avec safety pilot, et j'ai réussi à revoler en CDB avec passager depuis. Je garde la passion de voler, mais "Un accident est vite arrivé" n'aura jamais été aussi présent dans mes pensées, que ce soit en volant ou bien dans la vie de tous les jours. Bons vols et soyez prudents !

L'AVIS DES INSTRUCTEURS

QUELQUES REMARQUES DU CORRESPONDANTS PRÉVENTION SÉCURITÉ CONCERNANT L'ACCIDENT DU KT

Au delà du récit de l'accident et des causes spécifiques ayant entraîné l'accident du KT, cet événement doit nous amener à nous interroger en tant que commandant de bord sur quelques points

Calcul de performance. De prime abord une piste de 1000m n'est pas limitative. Mais il ne faut pas oublier de regarder les VAC en détail. La LDA est elle plus courte ? C'est sans doute dû à la présence d'un seuil décalé, donc d'obstacles gênants en finale. Qu'elle est la température du jour, donc l'altitude pression de ma piste ? La piste présente elle une pente (il faut comparer les altitudes des seuils) ?

La liste des facteurs entrant en jeu est longue, ce n'est pas en vol qu'il sera facile de les analyser, la préparation au sol est un facteur clé. Essayez donc de calculer la distance d'atterrissage du KT avec 10Kt arrière à la masse max, un jour d'été... Et n'oubliez pas que cette donnée issue du manuel de vol est réalisée par un pilote d'essai, avec un avion neuf (jetez aussi un coup d'œil dans le manuel à la technique d'atterrissage et aux vitesses utilisées sur pistes courtes, c'est parfois surprenant)... À titre d'exemple dans le transport public on rajoute un bon 30 % (pour une piste est sèche)

Nous sommes trop habitué à voler à Toussus.

Les pistes y sont larges et longues. Au vu de l'entraînement moyen du pilote privé (une douzaine d'heures par an), notre capacité de pilotage est sans doute loin de celle du pilote d'essai cité plus haut pour la réalisation des performances certifiées de l'avion. Il convient de se fixer des limites et plus opérationnellement en vol de gérer cette menace du sous entraînement (exemple de butée à se fixer : si je n'ai pas touché à tel endroit je remets les gaz)

Pour le problème spécifique des pistes limitatives, quelques petits trucs à garder en tête. Un briefing arrivée bien réalisé permet d'identifier la menace et d'établir une stratégie. Plusieurs options sont possibles. Choix du point d'aboutissement et déviation maximale par rapport à celui ci (exemple, si après le troisième trait axial je n'ai pas touché je remets les gaz). Une première approche dites de reconnaissance (telle que pratiquée en montagne) ou quoiqu'il arrive vous remettrez les gaz au seuil de piste, le but étant de jauger l'approche (obstacle), le vent/turbulence, et l'état de piste (pente ou état de surface sur terrain en herbe). **Et enfin la remise de gaz est toujours une option**, y compris à l'arrondi. Nos avions sont suffisamment motorisés pour que cela ne présente pas de difficulté majeure.

Pour information au niveau du club nous n'avons pas choisi de mettre en place de limitations drastiques concernant les longueurs de pistes autres que celle du manuel de vol (sauf pour le cirrus). Petit point technique il faut rajouter 10 % à la LDA du manuel car nous n'utilisons pas les vitesses constructeurs mais une vitesse majorée (+5Kt en gros)

D'autres structures imposent volontairement des limitations volontairement plus fortes (en terme de LDA, ou interdisent les pistes en herbe par exemple). Nous avons fait le choix de vous faire confiance.

Si vous n'êtes pas à l'aise avec les pistes courtes ou les remises de gaz à faible énergie (lors de l'arrondi) demandez à votre FI préféré lors de votre vol de contrôle annuel, il se fera une joie de vous en proposer une et de travailler avec vous l'approche sur piste courte. **Par Baptiste Fleuret**



Mission convoyage pièces KT à Granville avec Eric, Tobie en BR et Patrick et Catherine Bordier en Wassmer



L'AVENTURE MÉCANIQUE

Hormis les circonstances de l'incident à propos duquel les instructeurs ont émis ou émettront leurs avis et recommandations, nous nous permettons de vous livrer quelques considérations techniques relatives à l'événement du 02/02/2025 qui nous a tous émus, à commencer par le pilote et ses passagers bien sûr.

Notre DR400 Régent F GDKT, est sorti en bout de piste de Granville ; heureusement en fin de freinage sur 2 mètres de terrain sablonneux, après effacement du train avant c'est une pale d'hélice qui a achevé l'arrêt de l'avion.

Les conséquences techniques sont les suivantes :
-en cas de choc même mineur sur hélice tournante une VNIP moteur est incontournable. Cette intervention réglementaire consiste en une révision et examens complets de toutes les pièces mobiles du moteur. Certains motoristes se contentent de refermer le moteur si le témoin fusible situé sur le panneau arrière en bout d'arbre ne présente aucune avarie (ce qui était le cas de notre moteur).....MAIS constatant des stigmates de souffrance sur un cylindre, en rapport avec des sur-régimes à froid en hiver, "ils" ont jugé utile d'effectuer une remise en état approfondie. Le moteur Lycoming A3A est équipé de rollertappets (dispositif particulier de la distribution supposé rendre le moteur plus fiable par rapport aux autres) qui doivent obligatoirement être remplacés par des neufs. Nous avons accepté ces principes de précaution qui ont forcément rallongé les délais et...la facture.

Tobie Maillier, Gérard Hudbert mécanicien, et moi-même, avons assisté à l'expertise diligentée par l'assurance.

Nous avons ensuite dressé l'inventaire des pièces à commander :

- Hélice neuve et bâti moteur chez « notre hélicier »
- Train avant complet avec châssis, carénages et guêtre de jambe, cône et flasque d'hélice chez ROBIN CEAPR. Visserie Zeus etc..
- En outre nous avons constaté lors de l'expertise, l'apparition d'une toute petite déformation de la toile au bord de fuite de l'aile droite à la jonction aile - dièdre. Notre gestionnaire de navigabilité Samuel D'Eu (expert bois toile), en plus de nos investigations avec fibre optique etc par les trappes de visite, a jugé nécessaire de pratiquer une voie d'accès directe pour inspection directe à ciel ouvert sur l'extrados pour lever le doute quant à une corrélation avec « le choc ». Conclusion : aucun rapport! ...simplement une déformation due au « mastic » qui n'avait pas sa place à cet endroit lors du ré-entoilage de l'aile complète par Loire aviation à l'occasion de la rénovation de l'avion il y a 5ans.

Et pour la suite ?

Samuel D'Eu est missionné pour reboucher (au moyen d'un patch) la voie d'accès au moment du remontage moteur dans les semaines à venir.
Gérard Hudbert (mécanicien de Granville compétent et SYMPA) assurera le remontage complet en même temps. **Par Patrick Bordier**

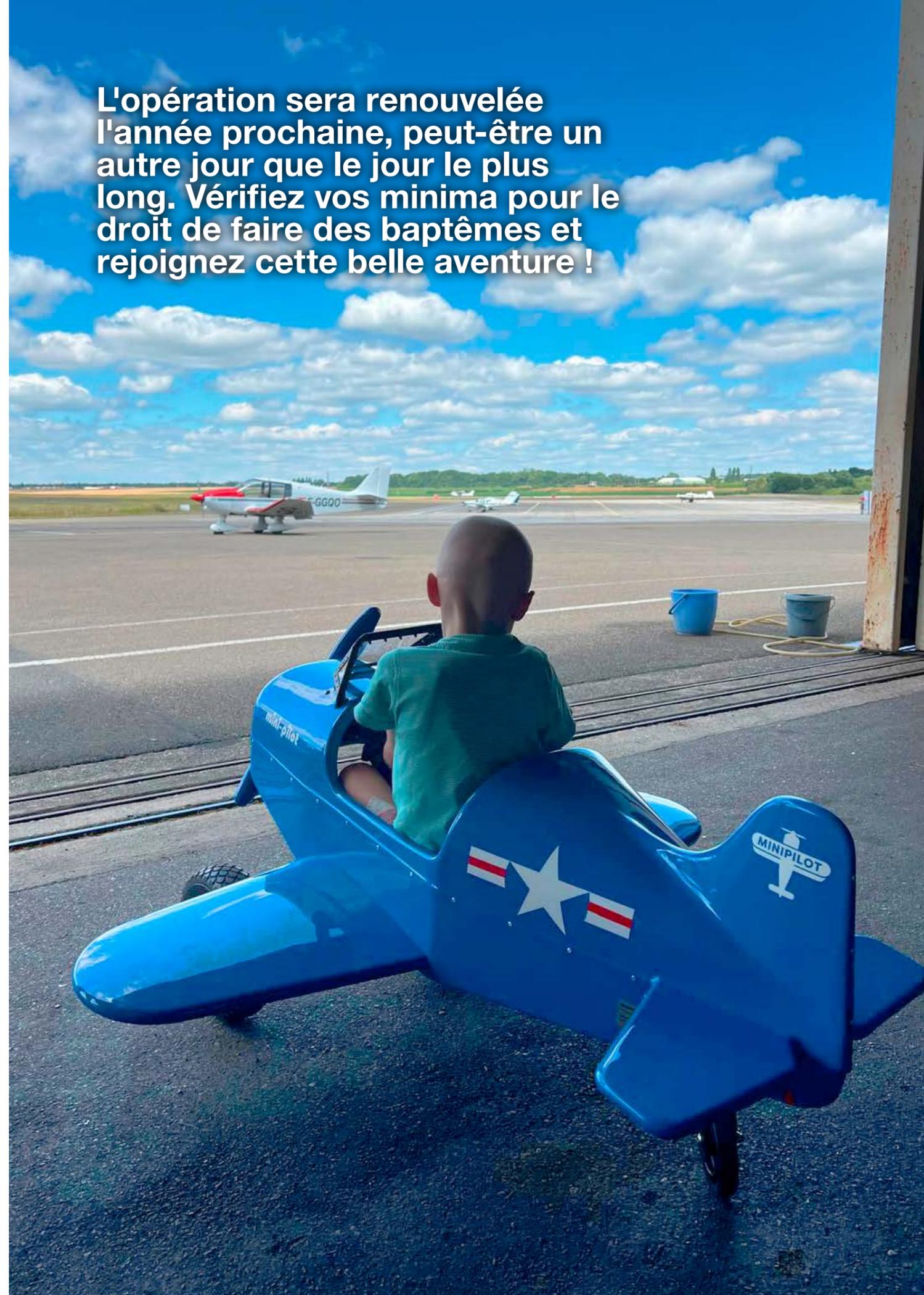




L'IMAGE DU MOMENT :
Le club et l'association Nourette ont permis une fois de plus de partager le bonheur de voler avec les enfants et leur famille, loin de l'hôpital, dans une ambiance festive



L'opération sera renouvelée l'année prochaine, peut-être un autre jour que le jour le plus long. Vérifiez vos minima pour le droit de faire des baptêmes et rejoignez cette belle aventure !





L'IMAGE DU MOMENT :
Feux vert pour cet avion qui n'est pas accroché aux feux de circulation mais est bel et bien en train de se poser sur la piste de Los Angeles.

Par Bruno Gialis

Westchester Pkwy



SYNCR



IPA





UNE PASTILLE D'AIR FRAIS ?

RÉCIT DU VOYAGE CLUB À VICHY, DU SAMEDI 24 MAI AU LUNDI 26 MAI 2025

Les précédentes éditions des voyages club ont emmené nos pilotes partir vers les quatre points cardinaux de la France (3 jours dans la Baie du Mont-Saint-Michel en Avril 2022, 4 jours sur la Côte Méditerranéenne en Juin 2022, 3 jours sur la Route des Vins d'Alsace en Avril 2023, 4 jours sur la Côte Atlantique en Mai 2023) puis en Europe (5 jours en Sardaigne en Juin 2024).

Pour cette année 2025, le club part à la découverte d'une nouvelle destination située cette fois-ci au centre de la France : Vichy (Allier, 03). Deux équipages sont inscrits : le premier équipage est constitué de Pierre et Éric, basés au club, et volant sur le Cirrus SR20 du club (F-HBBR). Le second équipage est constitué de Jean-Michel et de Marie-Claude, basés au Vendée Air Park (Talmont Saint-Hilaire), et volant sur un Cessna 182 Skylane II de 300 cv.

En route pour la cure

La météo est belle, en ce samedi 24 mai, sur Toussus comme en Vendée. La journée promet donc de belles navigations et nous n'avons pas la pression d'arriver trop tôt. Nous donnons donc rendez-vous à l'équipage du Cessna 182 (Jean-Michel et Marie-Claude) pour 13h00 à Vichy. A Toussus, nous décidons de notre côté avec Éric de partir vers 10h00 après avoir effectué les pleins de l'avion. Nous effectuerons deux branches pour cette journée afin d'effectuer un changement de pilote à mi-chemin sur l'aérodrome d'Aubigny-sur-Nère (LFEH). Eric prend les commandes du Cirrus SR20 pour cette première navigation : après avoir programmé au sol un plan de vol sur les GPS Garmin GNS430 de l'avion (LFPN-LFFP-LFEH), nous l'activons en vol pour le suivi de vol, ainsi que le pilote automatique qui permet le maintien de l'assiette et de l'altitude programmé sur l'écran EFIS PFD. Voler ainsi en suivant à la fois le guidage GNSS et le pilote automatique est un pur bonheur sur cet avion. Nous ne croisons personne en vol et, à part la zone d'Orléans qui est restreinte à cause du meeting aérien annuel qui se tient

aujourd'hui sur l'aéroport de Bricy LFOJ, nous ne croisons pas de zone particulière à éviter sur notre route. Nous arrivons à Aubigny LFEH au bout d'une petite heure de vol. Nous ne restons que quelques minutes au sol avant que Pierre ne prenne les commandes de l'avion pour effectuer la deuxième navigation vers 11h15, programmée au sol sur GPS (Aubigny LFEH-Cosne/Loire LFGH-Nevers LFQG-Vichy LFLV). Nous longeons la Loire, puis l'Allier avant d'arriver en vue de l'aérodrome de Vichy LFLV où nous atterrissons à 12h05 (altitude de l'aérodrome : 817 pieds AMSL).

Vichy LFLV est un ancien aéroport commercial, où une ancienne ligne commerciale régulière reliait Paris Orly à Nice via Vichy depuis les années 60. Le Concorde est même venu atterrir sur sa longue piste de 2200m et de 45m de largeur en Septembre 1983 (vidéo) ! Un aérogare et une tour de contrôle, à l'atmosphère et à l'architecture typiques des années 60-70, sont toujours présents sur l'ancien aéroport : le premier est maintenant reconverti en lieu de pliage de voiles pour les parachutistes sur place, et le second sert de service de contrôle AFIS uniquement en semaine pour l'aviation générale et pour l'unique aéroclub présent sur place (1 Robin 120, 1 Robin 160 Cv, 1 Emeraude pour 100 membres inscrits).

Une piste en herbe est également située juste à côté de la piste en dur 01/19, qui héberge un câble permettant le décollage de planeurs à proximité. Après avoir avitaillé en 100LL à l'automate TOTAL H24 de Vichy, nous garons le Cirrus SR20 et attendons l'équipage du Cessna 182 qui arrive vers 12h45. Une fois les avions stationnés et préparés, nous mangeons sur l'herbe les sandwiches que nous avons apporté, puis notre taxi vient nous chercher à 14h00 pour nous emmener tous les quatre au cœur de la ville de Vichy. Nous avons réservé un appartement T3 (3 pièces, 50 m2) situé à 5 minutes à pieds des bords de l'Allier et du cœur de ville (270€ TTC pour deux jours, 1 lit double et 2 lits simples). Une fois installés dans notre appartement, nous partons vers 14h30 tous les quatre à la découverte de la ville et de son histoire. Vichy est d'abord et avant



tout connue pour être une ville d'eau, célèbre dans le monde entier pour ses sources d'eau à boire et de soins. 9 sources sont présentes en ville : 5 sources d'eau à boire et 4 sources d'eau de soin.

Neuf sources sont encore exploitées dans le bassin de Vichy. Quatre d'entre elles sont consommées par les curistes dans les buvettes thermales : Chomel, Grande Grille, Hôpital et Lucas. Les deux sources bellerivoises, Antoine et Boussange, sont mélangées pour les soins thermaux : douches ou bains. Celles du Dôme et du Lys, à Abrest, servent à la préparation des boues thermales. La source Lucas est utilisée dans la composition des cosmétiques de la marque Vichy. Celle des Célestins est embouteillée. Et, comme rien ne se perd, les sels extraits des sources minérales de Vichy ou de son bassin servent à la fabrication des célèbres pastilles de Vichy. Passants et passantes ignorent souvent, que sous leurs pieds, circulent des eaux précieuses sur une dizaine de kilomètres. Les eaux à boire « Vichy-Célestins » et « Saint-Yorre » sont ainsi les plus connues du grand public.

Site patrimonial remarquable (SPR), Vichy nous dévoile ses beautés au fil de nos déambulations suivant un plan pédestre créé par Pierre. Nous découvrons à pieds de nombreux sites et lieux remarquables en pleine ville, les plus pittoresques datant de l'époque de Napoléon III qui a fortement développé le thermalisme dans cette ville qui a servi de lieu de villégiature pour Napoléon III à partir du milieu du 19^{ème} siècle (théâtre, opéra, parcs, chalets...). Par contre, peu de panneaux ou d'indications retraçant le passé historique lorsque la ville hébergeait le gouvernement de Vichy pendant la seconde guerre mondiale. Visiblement, la mairie ne

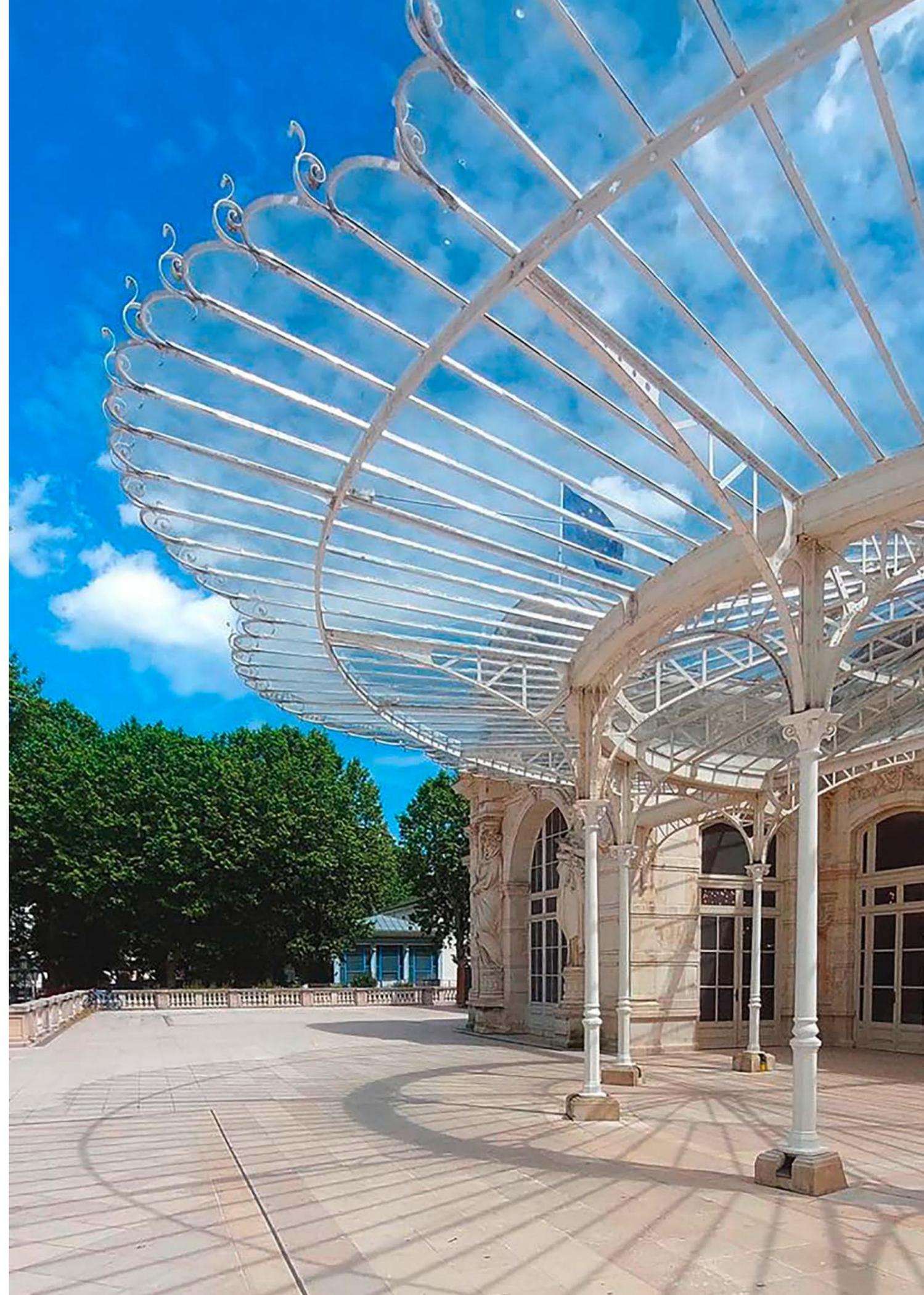
souhaite pas trop mettre en avant cet aspect de la ville pour les touristes de passage.

À Vichy, au tournant des XIX^e et XX^e siècles, des villas de rêve sont sorties de terre et de l'imagination luxuriante d'architectes de talent. Mauresque, vénitienne, flamande, tunisienne : les villas de Vichy sont à elles seules des invitations au voyage, à l'exotisme parfois.

Après 3 heures de marche, nous sommes ravis de cette visite et nous sommes séduits par la douceur de vivre de cette charmante ville située sur les bords de l'Allier. Il est maintenant temps de rentrer à notre appartement avant de réserver un restaurant. Nous trouvons les prix relativement similaires à ceux pratiqués à Paris, mais en cette période la fréquentation de la ville est limitée donc agréable. Nous regagnons notre appartement vers 22h30 et il est maintenant temps de rentrer pour dormir. Demain, nous prévoyons d'effectuer un vol autour de Vichy vers le Parc Naturel des Volcans d'Auvergne si la météo le permet.

Dimanche au dessus des monts

Réveil vers 08h00 pour tout le monde. Nous prenons un petit déjeuner dans un café situé à 5 minutes à pieds, tout en y prenant le soin d'amener nos propres croissants achetés dans une boulangerie juste à côté de notre appartement, sur les conseils de la serveuse du café (en rupture de stock) ! Nous y faisons un point météo : Jean-Michel et Marie-Claude prévoient de rentrer en Vendée pour cet a-m comme c'était initialement prévu. Mais la météo défavorable sur tout l'Ouest de la France les clouera finalement au sol et ils décideront de rester une nuit de plus à Vichy avant de rentrer à partir de Lundi. Pour nous, nous





LE VOYAGE CLUB 2025 EN QUELQUES CHIFFRES

- **2 avions** (Cirrus SR20 et Cessna C182)
- **3 jours** de voyage
- **4 personnes** (Eric, Jean-Michel, Marie-Claude, Pierre)
- **5 aérodromes** (LFPN, LFEH, LFLV, LFHQ, LFLA)
- **6 heures 30** de vol effectuées
- **700 Nm** parcourus (soit 1150 km)
- **800 €** tout compris pour quatre personnes (hors coût avion)

ne sommes pas super confiants : même si la météo locale est bonne, nous ne sommes pas sûrs que les reliefs soient dégagés au-dessus du parc naturel des volcans d'Auvergne. Nous tentons notre chance : au pire, cela fera un vol local. Nous prévoyons de venir sur le terrain à partir de 13h30. Avant de partir, nous commandons des pizzas que nous mangerons à notre appartement : nous sommes allés les commander chez un pizzaiolo un peu particulier que nous avons rencontré la veille. Ce dernier est installé à Vichy avec les titres de Champion de France de Pizza 2017 et de Vice-champion d'Europe de Pizza 2023. A la dégustation, tous les ingrédients sont frais et la pâte est légère. A faire ! Une fois arrivés sur le terrain de Vichy vers 13h30 et après avoir mis le moteur en marche vers 14h00, Eric et moi attendons sur le point d'attente de la piste 01 de Vichy pour laisser décoller un planeur tiré par un câble, nous décollons de Vichy dans F-HBBR et montons rapidement à 4500 pieds d'altitude pour nous diriger vers le Sud-Ouest. Le parc Vulcania et le Puy de Dôme sont en vus après 10 minutes de vol. En vol, nous constatons que la météo est excellente : la visibilité est parfaite car nous pouvons même apercevoir le massif du Puy de Sancy à l'horizon, situé à 50 km de là ! Le plafond des nuages est situé à 6500 pieds, ce qui est suffisant pour nous et de survoler le parc naturel des volcans d'Auvergne. Nous sommes agréablement surpris par

cette météo inattendue nous décidons donc de continuer notre route. Adieu le vol local et bonjour la navigation aérienne ! Après avoir survolé le Puy de Dôme (1465 m), nous nous dirigeons vers le massif du Puy de Sancy (1885 m) et nous survolons la station du Mont-Dore située sur un de ses versants. Le paysage est magnifique, les sommets du parc naturel sont parfaitement visibles, nous sommes seuls en vol et nous en prenons pleins les yeux. Nous continuons notre vol à 6500 pieds d'altitude en direction du sud pour nous diriger vers le Puy Mary (1787 m), avant de tangenter son massif impressionnant pour prendre la direction de Saint-Flour (LFHQ). Après une heure de vol, nous atterrissons sur la piste en dur 01 de Saint-Flour située à 3218 pieds d'altitude ! De tous les aérodromes de France où je suis déjà venu, celui de Saint-Flour est le plus élevé... et de loin ! La piste est parfaite, le parking vaste et nous procédons à un changement de pilote sur place. Éric prend maintenant ma place aux commandes et nous re-décollons en direction du Sud-Est depuis Saint-Flour. Nous en profitons pour survoler son village fortifié sur un éperon rocheux, où trône son église reconnaissable par sa couleur noire, qui témoigne de sa construction en utilisant les roches volcaniques locales. Après 10 minutes de vol, nous atteignons le fameux viaduc de Garabit, construit par Gustave

Eiffel. Sa grâce et sa finesse sont particulièrement remarquables vus du ciel. La zone ayant été inondée et remplie suite à la construction du barrage de Grandval le site est spectaculaire avec son lac immense. Nous reprenons maintenant la route vers le Nord-Est pour rejoindre Issoire puis Vichy après une nouvelle heure de vol. Nous prenons directement la piste en service 01 et atterrissons vers 16h00. Nous venons d'effectuer un vol magnifique dont nous nous souviendrons longtemps ! Nous rangeons F-HBBR et le préparons pour sa dernière nuit avant notre départ pour Paris prévu demain. En attendant notre taxi, nous entamons la discussion avec des membres du club local : tous à la retraite, ils sont ravis de nous montrer leur flotte d'avions (2 Robin et 1 magnifique Emeraude). A notre tour, nous leur montrons l'intérieur du Cirrus SR20 avec son avionique EFIS. Il est temps maintenant de rentrer à notre appartement où nous attendent Jean-Michel et Marie-Claude qui ont annulé leur départ pour cause météo. Ils repartiront demain en Vendée, ce qui fait que nous passons tous ensemble une nouvelle soirée dans une brasserie de la ville. Nous y croisons sur place des candidats du championnat de France de scrabble, et tout particulièrement la nouvelle vice-championne de France 2025. Une bonne nuit de sommeil nous attend car nous rentrons demain.

Retour au bercail

Deux vagues de départ sont prévues aujourd'hui : Jean-Michel et Marie-Claude prévoient de partir en début d'après-midi avec enfin une belle météo sur leur chemin de retour. Ils libéreront donc l'appartement à 11h00. Pour Éric et moi, nous prévoyons de partir plus tôt vers 09h30. Nous disons donc au revoir à nos amis vendéens et notre taxi nous amène sur le terrain à l'heure prévue. Après avoir préparé l'avion et avoir chargé nos bagages (nous avons fait le plein en 100LL la veille), nous décollons vers 10h00 de Vichy pour nous diriger vers Auxerre LFLA. En direction du Nord, nous longeons le Morvan que nous laissons sur notre droite, puis nous survolons la basilique de Vézelay avant d'atterrir à Auxerre une heure plus tard. Nous atterrissons sur la piste 36, nous nous parquons avant de casser la croûte sur place. Le restaurant de l'aérodrome est de nouveau ouvert depuis Novembre dernier, mais pas aujourd'hui. De là, nous effectuons un changement de pilote et revenons vers Toussus LFPN après une heure de vol. La météo est fraîche et il faisait plus beau et plus chaud à Vichy ! Nous conseillons aux pilotes d'aller visiter cette ville qui présente un très beau terrain de jeu pour voler et partir à la découverte du massif central ! **Par Pierre Lansalot-Basou**

Mais qu'est-ce QUI CLOCHE !?

VOICI UN PETIT JEU POUR L'ÉTÉ QU'IL VAUT MIEUX PRATIQUER DANS SON TRANSAT PLUTÔT QU'EN L'AIR...

RÈGLE DU JEU

Lisez la situation qui vous est décrite, trouvez quel est le problème. Pourrait-il être évité lors de la pré-vol ? Est-ce grave ou anodin ? Quelle est la bonne conduite à tenir pour s'en dépêtrer ?

2

Mon altimètre me dit que je vole à 3000 ft. Mon moteur se porte comme un charme. Je n'ai aucun souci de pression et de température sur l'essence ou l'huile et pourtant mon badin est en dessous de l'arc blanc... pourquoi ?

4

Mes passagers ne m'entendent pas du tout alors que je reçois 5/5 le contrôleur...

1

Je pars à La Baule avec deux amis d'un poids léger sur le F-XD. Pour être tranquille sur place, je fais le plein du supplémentaire. Durant le vol, le voyant niveau bas d'essence s'allume. J'ai pourtant plus de 100LL qu'il n'en faut...

3

Voici une belle journée, ni trop chaude, ni trop froide. Je décolle et monte en altitude quand mon avion mon avion se met doucement mais sûrement à perdre des tours. Les commandes tremblent et le voilà qui descend. Mais qu'est-ce qui lui prend ?

5

Regarde, c'est trop beau ! Il y a un mirage 2000 qui nous fait coucou

6

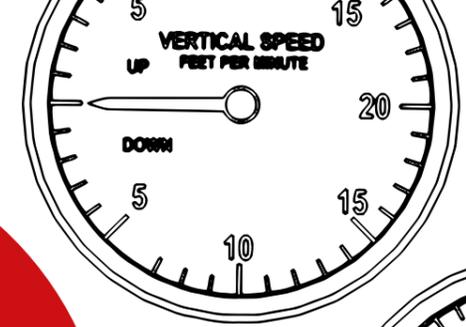
J'ai fait un superbe vol au niveau 65, histoire de chercher un peu de fraîcheur et fuir le cagnard du jour. Je m'apprête à me poser quand le contrôleur m'ordonne de remettre les gaz. Pas de problème, je m'exécute. Seulement voilà... le moteur répond très mal et je manque de puissance.

7

C'est la journée idéale pour aller à Granville. Il fait tellement chaud qu'un bain de mer entre amis est le programme idéal. Avec mes quatre copains du club de rugby nous embarquons avec le pique-nique et partons de Toussus. L'un d'eux ne se sent pas très bien et je décide de me poser à l'Aigle. Allant mieux, il se sent de repartir. Je m'aligne et je décolle mais je bouffe tellement de piste, que ça va se finir aux urgences car le grillage n'est plus très loin...

RÉPONSES

1. Avoir un réservoir supplémentaire, c'est bien, mais faut-il encore penser à l'actionner. Ne rigolez pas, c'est plus courant que vous ne le croyez. 2. C'était un "NoGo" qui aurait pu être évité lors de la pré-vol. En effet, la flamme de la prise dynamique n'a pas été retirée. Même si le badin semble réactif au lâché des freins, les indications seront rapidement incohérentes dès la montée initiale. 3. Une belle journée n'évite pas toujours le givrage. Mieux vaut confronter les données météo du jour avec le point de rosée. Une seule chose à faire : mettre au plus vite la réchauffe carbu. 4. L'intercom a été coupé. Il suffit de le remettre. Vérifiez aussi les prises de casque... 5. Bon, clairement, une navigation ga se prépare. Il faut bien vérifier ses notams, sup ALP ainsi que les zones militaires actives. 6. En niveau de vol, il est important de régler la mixture pour optimiser les performances moteur mais il faut bien veiller au max à l'atterrissage pour ne pas perdre en puissance, si besoin. 7. Attention au centrage de l'avion, tout particulièrement quand il fait très chaud car la densité de l'air est moins porteuse. Entre les performances dégradées de l'avion et le poids, vous avez la garantie de vous faire peur sur des pistes courtes.





Météotron

QUAND UN SUPER-HÉROS DE LA SCIENCE SE LANCE DANS UNE HISTOIRE DE DINGUE OÙ L'ON FABRIQUE DES NUAGES...



Jean Dessens devant les brûleurs en 1976

En pleine action

Nous sommes en 1961 sur le plateau de Lannemezan, au pied des Pyrénées. Il fait chaud et tout bon agriculteur attend avec impatience que la pluie tombe. Mais elle ne tombe pas et quand un orage se forme là-bas, c'est plutôt pour cracher de la grêle. Pas bon pour le maïs tout ça...

Mais pas de panique, les super-héros savent venir au bon moment pour redonner de l'espoir. De l'espoir... de la pluie, on verra...

Jean Dessens continue les travaux scientifiques de son père Henri, physicien du climat et directeur de l'observatoire du Puy de Dôme, qui choisit ce site justement pour ses orages à grêle. Il étudie comment les rendre moins destructeurs quand son fils souhaite aussi traiter la question de la pluie sur demande.

Comment en créer ? L'idée du futur dispositif lui est inspiré par les congolais qui profitent de l'air humide de l'Afrique équatoriale pour allumer des feux de brousses capables de générer des nuages et de la pluie ! Seulement, ce qui marche sous cette latitude n'est pas aussi efficace en Europe et c'est tout là le but des recherches de Jean.

Le Météotron, avec son nom de science-fiction, germe dans la tête du chercheur et de son équipe. Le dispositif en ferait pâlir d'effroi un éco-anxieux, avec 100 brûleurs, 700 mètres de tuyaux et 30 tonnes de fioul brûlés en 30 minutes pour générer une épaisse fumée noire s'élevant entre 100 et 200 km/h jusqu'à atteindre une zone froide et sèche à environ 2 ou 3 km d'altitude, après avoir aspiré toute l'humidité d'un rayon de 20km à la ronde. Quand les deux masses se rencontrent, elles donnent naissance à un cumulus.

Malheureusement, si le nuage se forme bien, les gouttes ne sont pas vraiment au rendez-vous.

Jean embarque alors à bord d'avions de tout type pour relever des mesures au cœur du nuage en se faisant secouer comme dans une machine à laver. Des tests de projection de iodure d'argent sont effectués. Et quand ça marche, la pluie rabat au sol toutes les particules noirâtres du nuage de fumée en les pollutant au passage... ainsi que les draps propres de la voisine, peu enthousiaste d'être un cobaye.

Il faut également rappeler que l'allumage des brûleurs se fait à la main, un par un, et qu'il ne vaut mieux pas trop traîner si on ne veut pas finir en saucisse de Toulouse grillée.

Dis comme ça, c'est beaucoup de fumée pour rien. Pourtant, tout ceci a un intérêt. Si l'idée première obtient des résultats mitigés, les effets constatés trouvent des applications. Par exemple, pour maîtriser les environs de sites industriels émettant de fortes colonnes de chaleur. Les essais d'iodure d'argent trouvent leur voie quant à la grêle et, aujourd'hui encore, des dispositifs hérités de cette machine luttent contre la formation de gros grêlons afin de protéger les récoltes et sauver les vignobles de la catastrophe.

Plus tard, Jean trouve un nouvel allié avec l'arrivée de l'informatique qui lui propose des simulations numériques, bien moins polluantes. Car, en bon climatologue qu'il est, il sait rapidement que le changement climatique est en route et s'investit pour lancer l'alerte tout en perpétuant ses travaux. Ses enfants ont presque tous pris le même chemin professionnel que lui. Chez les Dessens, on a le gène de la science et la tête tournée vers le ciel.

Par Sarah Gialis

Merci
à toutes et à tous !

