C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Air Europ Club

Bât. 221, Toussus le Noble

Navigation :
Coup de mistral vers la Corse

MAI 2019

- **LA VIE DU CLUB :**
- *LE MOT DU PRÉSIDENT*
- *LES NEWS*
- **RÉCIT DE VOYAGE**
- **LA PHOTO DU MOIS**
- **UN AVIS SUR :**
- *LE COUP DE LA PANNE*
- *DÉTECTER LE MONOXYDE*

LA VIE DU CLUB

Le mot **du président**

Chers amis pilotes,

Votre aéroclub fonctionne sur le principe du bénévolat et vous êtes nombreux à dédier une bonne partie de votre temps disponible à sa bonne marche (école, administration, finance, mécanique, animation..etc). Je vous en remercie chaleureusement.

Faciliter le travail de nos membres bénévoles est une préoccupation permanente, car elle permet d'assurer la viabilité et la pérennité du club. C'est pourquoi votre bureau vient de voter à l'unanimité l'implémentation d'Aérogest, en remplacement d'Openflyers (la date précise ainsi que des tutoriels et formations vous seront communiqués dans les semaines à venir).

En effet, Aérogest, développé avec la FFA, a déjà été adopté par 1/3 des pilotes en France et offre non seulement un système de réservation des vols en ligne simple d'utilisation (réservation en 3 clics), mais est également un outil complet et fiable pour une gestion facilitée de votre aéroclub.

Evidemment, un outil, aussi performant soit-il, ne remplacera jamais l'humain, c'est pourquoi toute bonne volonté est bienvenue, particulièrement pour notre atelier mécanique qui a besoin de bras, n'hésitez pas à vous manifester.

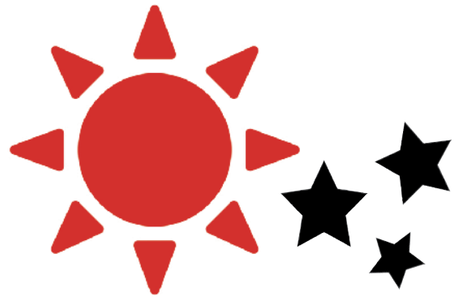
Mai et Juin signent le retour des beaux jours (enfin, espérons-le...), c'est le moment de se faire plaisir en l'air. Vous pouvez d'ores et déjà réserver votre samedi 22 Juin pour Le Jour Le Plus le Long, évènement qui rassemble les pilotes du club et leurs familles autour de vols, animations mais aussi un bon repas pris ensemble. Nous aurons le plaisir cette année d'accueillir quelques élèves du Lycée Santos-Dumont basé à Saint-Cloud, avec lequel nous avons signé une convention BIA (Brevet d'initiation aéronautique) et qui pourront découvrir un aéroclub, sa flotte et effectuer leur 1er vol, couronnant l'obtention de leur formation théorique. **Bons Vols à tous.** **Eric Scheid**

Un de nos pilote au **Bourget !**

Jérôme Coornaert, instructeur au club, sera le pilote qui fera la démo du Alpha electro au salon du Bourget qui se tiendra du 17 au 23 juin 2019. La classe !

Avis de décès

Nous avons appris le décès de **Françoise Gaufreteau, suite à un accident de planeur dans la Marne le 13 avril.** Elle et son mari ont longtemps été membres du club, en plus de leur activité vélivole. Elle y prenait des cours de pinch hitting. Toutes nos pensées vont à sa famille.



Le jour le plus long sera le samedi 22 juin du petit matin au soleil couchant

Présentation **d'Aerogest**

Le jour le plus long sera également l'occasion pour Tobie et Bruno de vous **présenter le nouveau système de réservation, Aerogest.** Il remplacera Openflyers. La migration se fera le 28 juin. Avant cela, **il vous faut impérativement renseigner votre adresse mail valide sur Openflyers.** Parallèlement, ils restent à votre disposition pour toutes questions.

7 candiats **en route pour le BIA**

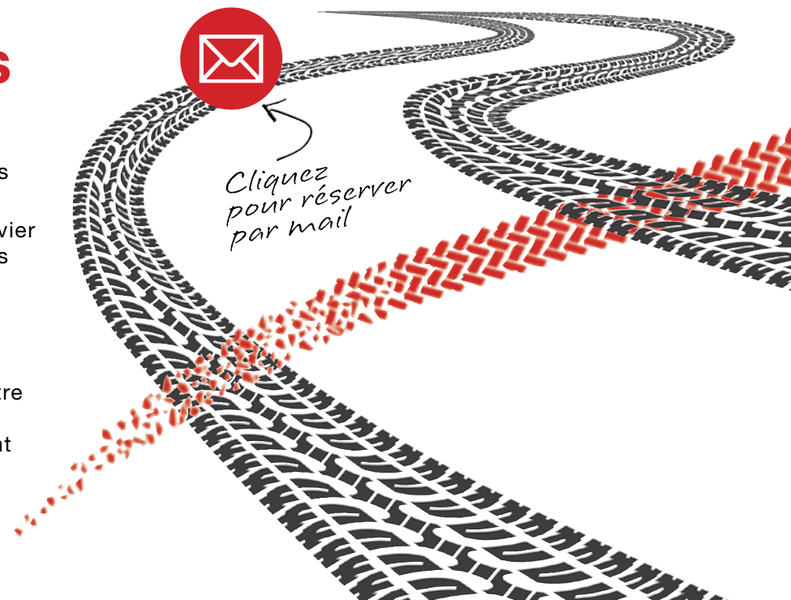
Le lycée Santos-Dumont, à Saint-Cloud, va proposer 7 élèves à l'examen du BIA. Pour ceux qui réussissent, le club leur fera faire leur premier vol d'instruction subventionné à l'occasion du jour le plus long. Bonne chance à eux !

Vroum sur les **24 h du Mans**

Il reste 5 places pour assister à la célèbre course des 24H du Mans, sous réserve qu'elles ne soient pas déjà pourvu apès cette parution.

En l'absence de Pierre, Hubert Olivier prend le relais pour les inscriptions et l'organisation de cette journée.

Merci de lui envoyer par mail **(holivier@hachette-livre.fr)** la copie PDF de votre billet d'accès au circuit du Mans pour confirmer votre inscription : seules les personnes lui ayant fourni ce document seront officiellement inscrites !



Coup de Mistral vers la Corse

VOICI LE RÉCIT DE NOS TROIS JOURS DE VOYAGE CLUB ENTRE TOUSSUS ET LA CORSE DU LUNDI 29 AVRIL AU MERCREDI 1ER MAI 2019. RETROUVEZ LA VIDÉO DU VOYAGE SUR : *YOUTUBE.COM/WATCH?V=GAGTN-NNHSO&FEATURE=YOUTU.BE*

Cliquez pour voir la vidéo

Les îles Lavezzi

LUNDI 29 AVRIL

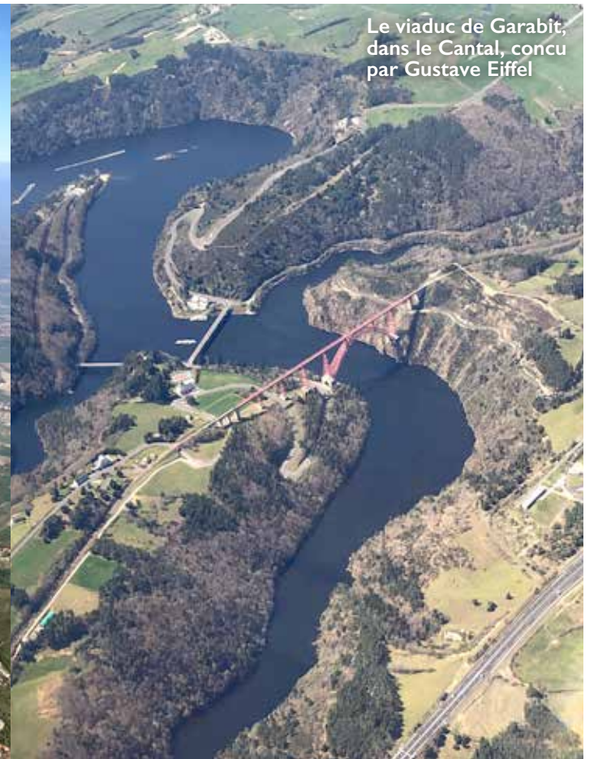
Toussus Le Noble–Cannes
LFPN > LFHV > LFMD - 450 Nm - 3h40

Décollage de Toussus Le Noble vers midi pour une première journée de navigation ! La route « Toussus-Montargis-Nevers » que nous suivons offre une visibilité parfaite, mais une couverture nuageuse (OVC) limite notre altitude de vol à 2000 ft QNH. A Nevers, nous préférons suivre une nouvelle route « Paray-le-Monial-Cluny-Mâcon » plus à l'Est et à 2500 ft QNH pour éviter le relief accroché. Après avoir survolé la célèbre Roche de Solutré et avoir basculé dans la vallée de la Saône, nous atterrissons à Villefranche Tarare (LFHV) après 2h00 de vol, pour avitaillement et changement de pilote.

Voici quelques rappels utiles concernant le plan de vol : Il est obligatoire de le déposer pour effectuer la traversée maritime (http://olivia.aviation-civile.gouv.fr/) • Il doit être déposé par le pilote au minimum une heure avant l'heure estimée de départ • Il est valable une demi-heure au maximum après l'heure estimée de départ.

Nous repartons ensuite à destination de Cannes (LFMD). Le Mistral, vent de Nord, qui souffle assez fort dans le couloir rhodanien nous aide ainsi à gagner de précieux nœuds jusqu'à Valence ! Sur notre route « Valence-Forcalquier », nous effectuons un magnifique vol « On Top » au niveau de vol FL085 pour passer au-dessus d'une importante couverture nuageuse (OVC) située au niveau des Alpilles. Nous redescendons ensuite progressivement pour survoler la Montagne de Lure et le sud du Lac de Sainte-Croix (la zone militaire Nord de Canjuers étant active) à 5500 ft QNH. Puis cap plein Est via Draguignan que nous survolons à 3500 ft QNH avant d'atteindre le point d'entrée Ouest de Cannes (WL) à 2500 ft. Sur demande de la tour, nous effectuons une verticale du terrain à 1500 ft QNH pour intégrer ensuite la vent arrière pour la piste 18. Une fois posés après 1h40 de vol, nous effectuons les pleins avant de garer le SR20 sur un parking en herbe pour la nuit. L'accueil et les prestations de cet aéroport sont toujours au top (taxes : ~40€) et nous y revenons toujours avec plaisir ! Les prévisions météorologiques prévoient déjà une magnifique météo pour effectuer la traversée de la Méditerranée et notre arrivée en Corse pour demain !

L'arrivée sur Clermont-Ferrand



Le viaduc de Garabit, dans le Cantal, conçu par Gustave Eiffel

MARDI 30 AVRIL

Cannes-Propriano
(LFMD > LFKO - 170 Nm - 1h30 de vol)

Ce matin, nous décollons de Cannes à 10h00 précises sous plan de vol : il y est précisé entre autres informations importantes notre route empruntant des points de passage obligatoires situés en mer, la durée estimée de notre vol (1h30) ainsi que notre destination finale (Propriano -LFKO).

Après notre décollage, nous passons à 1000 ft QNH la ville de Théoule-sur-Mer et le point de sortie de Cannes (SW) à la pointe du Cap Roux. Puis route au sud-est pour entamer la traversée maritime vers la Corse au niveau de vol FL055. Notre route standard « LERMA-OMARD-MERLU-XC-WC » emprunte des points de passage obligatoires situés en pleine mer et aux noms évocateurs !

Bonifacio, à hauteur de falasies

Tofit, la mascotte de l'air, semble avoir apprécié le vol

La traversée de la méditerranée reste toujours un grand moment pour chaque pilote puisqu'il s'agit de survoler une étendue d'eau sur près de 100 Nm ! Même réalisé dans des conditions météorologiques parfaites, comme c'est le cas aujourd'hui, ce survol maritime pas comme les autres nécessite une bonne concentration de la part de l'équipage. Une rigueur toute particulière concernant la tenue des paramètres de vol et des paramètres moteurs est nécessaire, et l'utilisation du pilote automatique du SR20 constitue une aide précieuse.

A mi-chemin, les contours de l'île se dessinent déjà à l'horizon ! Après 45 minutes au dessus de la mer, nous virons au large de Calvi pour laisser la citadelle sur notre gauche et suivre une route plein sud. Nous longeons la côte Ouest de l'île à 1500 ft QNH et profitons ainsi de la vision spectaculaire qu'offre la réserve naturelle de la Scandola entre le golfe de Galéria et le golfe de Porto : des montagnes de couleur rouge plongent littéralement dans une mer de couleur claire. Spectaculaire ! En passant au large du Golfe d'Ajaccio, bordé par les Iles Sanguinaires et le Capu du Muru, nous faisons attention de bien rester à 1500 ft QNH pour ne pas entrer dans la CTR d'Ajaccio. Puis se dessine enfin le golfe de Valinco où se trouve la piste de Propriano au terme de notre traversée. Située en bordure d'une longue plage de sable blond en forme de croissant, la piste en dur est facile à trouver ! Après un dernier contact radio pour prévenir de notre arrivée un Pilatus (en train de larguer des parachutistes sur le terrain), nous nous intégrons finalement en vent arrière main gauche et nous atterrissons sur la piste en dur 27 à 11h30 heure locale. Après le plein, nous parkons l'avion. Puis nous profitons du restaurant présent sur le terrain pour nous restaurer avant de rejoindre notre hôtel et d'y jeter nos affaires ! Nous revenons sur le terrain vers 14h00 pour effectuer un vol exceptionnel : le Tour de la Corse !

MARDI 30 AVRIL

Tour de la Corse
LFKO > LFKB > LFKO - 245 Nm - 2h20

Le tour de la Corse en avion ne nécessite pas de déposer de plan de vol, mais la tenue d'un gilet de sauvetage est obligatoire pour chaque membre d'équipage. Nous décollons de Propriano vers 14h45. Nous suivons alors une route plein Nord pour longer la côte Ouest par les golfes de Valinco, d'Ajaccio, de Sagone et de Porto à 1500 ft QNH sous le contrôle de la SIV d'Ajaccio. Aucun trafic n'est rencontré sur notre route, nous sommes donc seuls dans le ciel sous des conditions météorologiques parfaites ! La traversée des golfes de Girolata et de Calvi s'effectue à 2500 ft QNH sous le contrôle de la TMA de Bastia. A partir de l'île Rousse, nous continuons notre trajet vers le Nord de l'île et montons à 3500 ft QNH. Nous survolons alors le célèbre désert des Agriates puis le golfe de Saint-Florent où nous virons alors sur notre droite.

Droit devant nous se dresse une dernière barrière de montagne qui va nous permettre ensuite de basculer vers la côte orientale de l'ile ! Une fois franchi le col de Thégime à 3500 ft QNH, la ville de Bastia et son aéroport apparaissent devant nous. Après avoir contacté la tour de Bastia, nous nous voyons imposé par le contrôleur aérien un long circuit d'attente en boucle au-dessus du Lido de la Mariana, une longue bande de terre située au Nord des installations. Après 10 minutes et une bonne dizaine « d'hippodromes », nous sommes enfin autorisés à nous poser sur la longue piste 18 de Bastia vers 16h00… sans aucune attention particulière de la part du contrôleur aérien ! Vu l'accueil, nous profitons de notre arrêt pour effectuer un changement rapide de pilote avant de repartir aussitôt pour entamer la deuxième partie du tour de l'île !

Décollage de Bastia à 16h30 pour suivre route plein Sud pour longer la Costa Verde à 1500 ft QNH : située entre Bastia et Aléria, cette partie Est de l'île est totalement différente de la côte Ouest et présente essentiellement un relief plat et de nombreuses bandes de terres agricoles et viticoles et peu d'habitation. Les zones militaires de Solenzara étant inactives, ceci nous permet de passer ensuite juste à côté de la base aérienne militaire et d'avoir une vu imprenable ! Nous passons alors au large du golfe de Porto-Vecchio pour continuer notre route vers le Sud de l'île et les quatre îles Cerbicale. Nous entrons alors dans la réserve naturelle des bouches de Bonifacio et arrivons au point le plus septentrional de France : les îles Cavallo et Lavezzi, deux purs joyaux que nous survolons à 1000 ft QNH. Juste en face, la Sardaigne est à portée d'ailes ! Nous virons alors sur notre droite pour suivre une route plein Nord pour remonter jusqu'à Bonifacio, un des plus beaux villages de Corse (et de France). Imaginez une ville accrochée aux bords d'une falaise de calcaire blanc immaculé qui se jette aux pieds d'une mer bleue profond. Magnifique, surtout à 500 ft QNH ! Nous suivons toujours une route Nord et remontons maintenant au vent la côte Ouest de l'île. Nous quittons maintenant la réserve naturelle des bouches de Bonifacio pour croiser les axes de l'aéroport de Figari à 1500 ft QNH. Nous passons ensuite les golfes de Rocappina, de Murtoli et de Tizzano avant d'atteindre le Capu di Senetosa situé à l'entrée du golfe de Valinco où se trouve la piste de Propriano. Nous nous intégrons directement en vent arrière main gauche et nous atterrissons sur la piste en dur 27 après 2h20 de vol exceptionnel. Après un nouveau plein, nous parkons l'avion définitivement l'avion pour la nuit et regagnons notre hôtel. Nous passerons la soirée au centre-ville de Propriano pour fêter dignement ce tour de Corse !

Dans une situation de vol à vue dégradée, il est important de bien se répartir les rôles pour une plus grande efficacité et sécurité : tandis que le pilote se concentre sur le pilotage, le copilote joue le rôle de navigateur et donne au pilote le cap et l'altitude à suivre.

MERCREDI 1ER MAI

Propriano–Toussus Le Noble
LFKO > LFHO > LFPN - 600 Nm - 4h30

Décollage le lendemain main de Propriano à 11H00 pour un retour vers Toussus Le Noble. Notre plan de vol pour la traversée maritime prévoit de passer par une route standard « LONSU-STP » qui est plus directe jusqu'au continent, mais également plus longue en terme de traversée maritime. Nous volons au niveau de vol FL065 sous des conditions météorologiques parfaites pour atteindre la verticale du VOR de Saint-Tropez après 1h05 de survol maritime.

Nous continuons notre route en direction du Nord-Ouest via le Parc naturel du Lubéron puis le Mont Ventoux, le géant de Provence. Arrivés aux pieds du Parc des Monts d'Ardéche, nous atterrissons sur la piste 36 à Aubenas (LFHO) après deux heures de vol, et non sans avoir admiré au passage la beauté des gorges de l'Ardèche situé à ses pieds. Nous faisons les pleins de l'avion et des pilotes comme nous pouvons, le restaurant situé sur l'aérodrome étant fermé pour le 1er Mai.

Nous redécollons d'Aubenas vers 14h30 pour une dernière navigation vers Toussus Le Noble. Les conditions météorologiques étant toujous parfaites, nous choisissons de passer au-dessus du Parc des Monts d'Ardéche pour rejoindre ensuite le Massif Central au niveau de vol FL075. Puis Route plein Nord pour passer le long de la chaine des Puys et de Clermont-Ferrand. La météo se dégrade pour cette fin d'après-midi avec des brumes et une visibilité en baisse à l'approche de la région parisienne. Nous sommes obligés de descendre jusqu'à 1000 ft QNH et la visibilité tombe à moins de 7 Km . Nous nous organisons en conséquence dans le cockpit. Enfin, c'est l'arrivée sur le terrain de Toussus Le Noble en auto-information, loin des eaux bleues…

Pierre Lansalot-Basou

LA PHOTO DU MOIS :

Réveillez le volcan qui est en vous en allant survoler le majestueux Puy-de-Dôme en Auvergne

Sarah Glalis

DE QUOI je me MEL

CELA COMMENCE COMME UN BANAL INCIDENT, UN INDICATEUR DE PRESSION D'ESSENCE QUI BAT LA CHAMADE. ON TAPOTE UN PEU SUR LE CADRAN, L'AIGUILLE CONTINUE À OSCILLER. PIRE, LA TENDANCE EST À LA BAISSE.

Restons calme. Mais voir ce cadran gigoter dans tous les sens commence à m'énerver : je lui coupe le jus. Bien sûr, comme d'autres indicateurs sont branchés sur le même fusible, ils se mettent eux aussi en berne. Mais me voilà tranquille, je continue mon voyage et, après le vol de retour, on mettra l'avion « HS ».

C'est la petite mésaventure récemment vécue par deux de nos valeureux pilotes. Il est hautement probable que ceci est arrivé à bon nombre d'entre nous. Mais que d'erreurs dans le comportement de ces pilotes qui, face à une situation anormale, ont eu des réactions qui ont diminué la sécurité du vol !

Patrick Raymond

QUEL EST LE NIVEAU DE GRAVITE DE MA PANNE ?

- Pas de dommage dans la structure de l'avion.
- Pas de problème dans les commandes et la manœuvrabilité de l'avion.
- Le moteur tourne correctement et, hormis ce cadran, aucun indicateur n'est dans le rouge.
- L'incident est MINEUR, je n'ai donc pas à envisager un atterrissage d'urgence ou sur le terrain le plus proche.

EN CAS DE PANNE MINEURE, JE CONSULTE MA « MEL »

Faire un diagnostic sur un problème mécanique ou d'instrumentation en vol ou au sol, en déduire les actions possibles, ne sont assurément pas des tâches aisées pour bon nombre de pilotes. Pour cela, il existe dans les avions un petit document qui permet de savoir ce qu'il convient de faire en cas d'occurrence d'un incident : la MEL (Minimum Equipment List).

Ce n'est pas encore un standard dans nos petits aéronefs, mais depuis quelques années l'aéroclub a fait ce travail pour vous aider à avoir la bonne réaction. La mallette de chacun nos avions contient une MEL, elle est aussi reproduite dans le Chapitre du MANEX concernant l'avion (également dans la mallette).Ce petit document indique les actions que le pilote DOIT effectuer lorsqu'il constate un problème sur un avion. Cela va de l'interdiction de vol à la poursuite du vol sans condition.

En l'occurrence, la MEL indique que, en cas de perte de l'indicateur de pression d'essence, la poursuite du vol est possible si le voyant de pression d'essence n'est pas allumé. Rien à faire sinon que de poursuivre le vol tranquillement en surveillant, bien évidemment, les paramètres du moteur.

REFLECHISSONS UN PEU

Avec un petit peu de réflexion, on se rend compte qu'une perte réelle de pression d'essence conduira à sous-alimenter le moteur qui se mettra à « ratatouiller » puis s'arrêtera rapidement, ce qui n'était manifestement pas le cas. Mettre la pompe électrique en route peut aider à alimenter le moteur, mais si la pompe mécanique du carburateur est endommagée, l'interruption du vol est prioritaire et on ne repart pas en vol sachant ou supposant que son carburateur est « HS ».

PEUT-ON COUPER L'ALIMENTATION D'UN INSTRUMENT EN ENLEVANT UN FUSIBLE ?

La réponse est clairement non. Un fusible est un organe de sécurité qui permet de protéger contre les court-circuits. Un fusible n'est pas un interrupteur. Sa fonction de sécurité doit être respectée, pour servir en cas de besoin. En outre, la coupure de toute ou partie des circuits conduit à la perte d'autres capacités nécessitant de l'électricité (autres capteurs, radio, instruments de navigation,…), amoindrissant ainsi les capacités de pilotage de l'avion. Il est vrai que certains ont pris la mauvaise habitude de « bricoler » les fusibles pour éviter les parasites sur la radio… Ce comportement n'est pas admissible.

Il est possible de trouver un fusible déclenché. on peut alors essayer de le remettre en place une fois mais jamais deux.

PEUT-ON REPARTIR EN VOL APRES UN INCIDENT ?

Là aussi, la MEL peut vous aider. Mais, dans le doute, PRENEZ CONTACT avec quelqu'un qui peut vous aider à comprendre la situation et vous indiquer les bonnes actions et vérifications à effectuer ou non. Vous avez, dans votre mallette avion, la liste des personnes à contacter. Utilisez votre téléphone avant de décider d'une action.
Et n'hésitez pas à renoncer à votre vol si vous ne vous sentez pas rassuré. Puis, faites-vous rapatrier par l'assurance FFA : 08 06 80 28 00.

SUJET DE REFLEXION

Que dois-je faire si l'indicateur de pression d'huile commence à dysfonctionner de manière identique ?

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

Les problemes d'intoxication par monoxyde de carbone

Restez vigilant sur les problèmes d'intoxication par monoxyde de carbone dans les aéronefs. Les pastilles mises dans nos avions passent du jaune au brun puis au noir pour des concentrations importantes (doses potentiellement létales). Il faut savoir que l'effet sur les pastilles est réversible pour des faibles concentrations, mais le CO inhalé par les pilotes se fixe sur les globulesrouges et cela jusqu'à la mort de la cellule (120 jours). Donc aérer dans le cockpit en vol n'a aucun effet sur la concentration du CO dans les globules. En cas d'intoxication voire d'un malaise dont la cause serait potentiellement le monoxyde de carbone, il ne faut pas reprendre l'air et ceci pendant plusieurs jours. **Pierre Lansalot-Basou**

Pour info, voici une échelle des valeurs de concentration de monoxyde de carbone par dosimètre électronique :

35 ppm : Concentration maximum supportable par un adulte en bonne santé exposé en continu pendant 8 heures

200 ppm : Légers maux de tête, fatigue, vertiges, nausées au bout de 2 à 3 heures

400 ppm : Maux de tête en 1 à 2 heures, danger mortel au bout de 3 heures

800 ppm : vertiges, nausées et convulsions en 45 minutes. Perte de conscience en 2 heures. Mort en 3 heures

1600 ppm : Maux de tête, vertiges et nausées en 20 minutes. Mort en 1 heure

6400 ppm : Maux de tête, vertiges et nausées en 1-2 minutes. Mort en quelques minutes

- Une excellente présentation des gestes à adopter est disponible ici : **https://acat-toulouse.org/uploads/media_items/monoxyde-de-carbone-un-gaz-dangereux.original.pdf**
- Environ 100 ppm de CO durant 80 à 90min initient le changement de couleur de la pastille. Puis, la couleur s'obscurcit progressivement pour virer au noir quand la contamination est élevée !
- Pensez à bien vérifier l'état de la pastille pendant votre visite prevol de l'aéronef !