AIR EUROP CLUB

DEPUIS 1934 - LFPN

C'est pas du vent !

Le magazine qui ne manque pas d'air



AUTOMNE 2026

- LE MOT DU PRÉSIDENT
- LA VIE DU CLUB
- LES ROIS DE LA PISTE
- LA GRANDE AVENTURE
- ON A FAIT OSHKOSH
- VOYAGE EN AUTRICHE
- UN AIR DE LEGENDE

- CONCOURS PHOTO

AND THE WINNER IS...

La vie DU CLUB

AGENDA

➜ **Dimanche 25 Octobre :**
Aéro-Rando à Dinard pour visiter l'intra-Muros de la cité corsaire de Dinard Saint-Malo.

➜ **Samedi 28 Novembre :**
Journée de nettoyage d'automne avant la trève hivernale.

➜ **Samedi 12 Décembre :**
Repas Club de Fin d'Année

Réservations auprès de Pierre Lansalot-Basou

NOUVEAU LOOK POUR UN NOUVEAU ZEF

Le c'est pas du vent évolue avec une nouvelle formule pour moderniser, améliorer et optimiser le travail de votre humble dévouée.

Le C'est pas du vent est un magazine associatif fait avec passion mais sans secrétariat de rédaction. Ceci explique les fautes, erreurs 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 sur : sarah@aireuropclub.fr



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

En ce début d'automne, notre club confirme plus que jamais sa vitalité : avec 102 membres et une activité aérienne soutenue, nous surpassons nettement les exercices précédents avec près de 1300 heures de vol à fin octobre, témoignant de la santé du club et de son école de pilotage.

Mais la vie d'un aéroclub, c'est aussi faire face aux aléas. L'immobilisation temporaire de nos deux Elixir suite aux consignes de navigabilité d'urgence émises après l'événement de Rochefort, nous oblige à reporter voyages et école sur nos fidèles Robin, de plus, le prix de la 100LL oscille autour de 3 €/L et peut constituer un frein. C'est pourquoi, le bureau s'est mobilisé pour proposer des solutions de transition. Ainsi, la double commande sur XD et KT est prise en charge par le club, afin de permettre aux élèves de voler sur XD et aux brevetés d'en profiter pour découvrir le vol de nuit et effectuer leur vol de contrôle annuel – Profitez-en !!

Côté finance et gestion, les nouvelles sont particulièrement rassurantes et saluent la gestion professionnelle et dévouée de Tobie. La vente officielle de notre Cirrus F-HBBR, actée mi-octobre, insuffle une bouffée d'oxygène majeure à notre trésorerie et génère un résultat exceptionnel qui nous permet d'absorber d'un coup les investissements de rénovation du XD tout en renforçant notre solidité pour aborder 2027 sereinement.

Pierre nous a encore régalé cette année avec une dizaine d'évènements et de voyages, à l'image du succès de notre récente opération de vols de découverte pour l'Association Nourette. Merci à lui, et vivement l'agenda 2027.

En attendant, notez déjà dans vos agendas la Journée Entretien du samedi 28 novembre : notre club-house a besoin de bras et de bonne humeur pour un grand brin de toilette avant l'hiver !

Continuons à porter haut les couleurs et l'esprit d'Air Europ Club. Bons vols. Eric Scheid



LE LAC DES SIGNES

Cette surprenante scène s'est tenue le 18 juillet après un bel orage. Une famille de cygnes a trouvé bon de poser ses ailes devant les barrières d'accès aux pistes. Nul doute que le panneau leur a indiqué la marche à suivre.



LE SOLEIL A RENDEZ-VOUS AVEC LA LUNE

Souvenir de l'éclipse de soleil de cet été immortalisé par Karim.



KAWAÏ LAND

Khan a fondu devant les couleurs d'un avion Japan Transocean Air, croisé sur un tarmac. Je lui offre un quart d'heure de migonnerie avec cette version en jouet (merci l'IA).

UN GRAND BRAVO AU BREVETÉ !

➜ **Avraham Rosenberg le 29/09/2026**

17 élèves sont actuellement en formation.

VECTEEZY.COM. SARAH GIALIS. KARIM KOKAR. PLAYGROUND

LES AILES SOMNAMBULES

Avec les jours qui raccourcissent et les nuits qui rallongent, il est temps de vous préparer au vol de nuit au sein du club. Dans ce but, Air Europ Club organise : 1 prochaine session de cours théorique de 2 heures sur le thème de la préparation à la pratique du vol de nuit.

Pour ceux qui auront suivi cette session de cours théorique obligatoire, votre instructeur pourra ensuite vous proposer une formation pratique en double-commande pour la préparation et l'obtention de votre qualification Vol de Nuit. Pour vous inscrire à ce cours théorique et avoir tous les détails (contenu et date), merci de contacter notre instructeur club Thierry Ormiere *(thierry.ormiere@gadz.org).*

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN













PIERRE LANSALOT BASOU. PIERGAB PHOTOGRAPHY POUR LA PETITE ÉTOILE

Soutenir Nourette
https://nourette.org

NOURETTE, UNE HISTOIRE D'AMOUR QUI DURE

Un grand merci à tous les pilotes et aux organisateurs qui ont permis de vivre à nouveau une journée extraordinaire auprès de l'association Nourette. L'idée est toujours d'amener en vol des enfants atteints de maladie, ainsi que leur famille, pour qu'ils sortent un peu la tête de l'hôpital et partagent ensemble un moment de joie en l'air. C'est un bonheur partagé par les pilotes qui ressortent toujours ébahis par le courage et le sourire de ces enfants.







NOS AVIONS AIMENT LA MODE

Ce n'est pas la première fois que le club accueille un shooting photo. C'est même la troisième. Cet été, nos avions ont été les stars de la marque « La petite étoile » *(www.lapetiteetoile.com)*. Dimitri et Baptiste ont supervisé l'accueil et ont été immortalisés par le talentueux photographe Piergab *(www.piergab.com)*. Merci à lui de nous autoriser à publier ces quelques photos.

Concours photo
AND THE WINNER IS...

1

Un grand bravo à Jean-Michel Palut pour sa très belle photo de l'île d'Oléron en patrouille.

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

2

Eric Moret,
retour de
Belle-Ile-en-Mer.

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

3

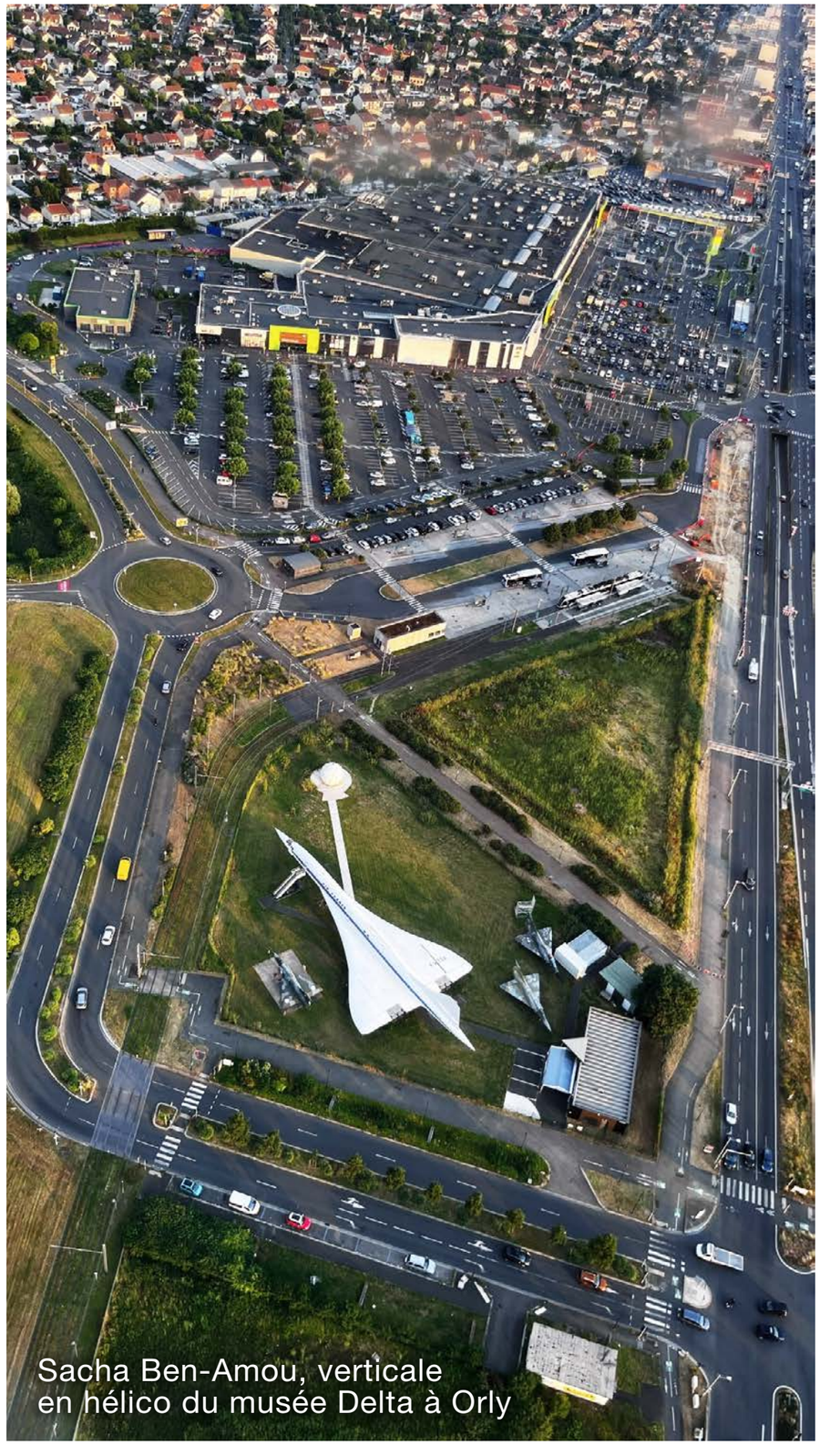
Ex aequo pour
Anthony Daci avec le
Mont-Saint-Michel et
Diego de La Villardière
au dessus de Granville



François Sassin, Quiberon



Thierry Ormière, Entre ciel et terre



Sacha Ben-Amou, verticale en hélico du musée Delta à Orly

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN





Maurice Gariso, Le Vercos depuis le FL100.
Adel Haddad, On Top







Eric Guille, vol en famille.
Karim Kokar, vol en hélico à la Réunion.
Jeason Rajohanesa, la Fontenelle.

Les ROIS DE LA *piste*

OU COMMENT FÊTER LA RÉOUVERTURE DE LA 25L/07R



MODERNISATION LUMINEUSE
Installation d'équipements LED de dernière génération pour le balisage.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Suppression de surfaces imperméabilisées devenues inutiles.

CONFORMITÉ
Alignement des infrastructures avec les exigences actuelles de l'aviation civile.

Une inauguration peu commune s'est déroulée à l'aéroport de Paris-Saclay-Versailles (LFPN) ce mardi 7 Juillet dernier. Après 116 jours d'un chantier historique ayant vu la présence jusqu'à 250 camions par jour, la piste sud 25 gauche (25L) est inaugurée aujourd'hui par le groupe ADP en grande pompe. Une page de l'une des plateformes aéroportuaires les plus actives de France se tourne ! Les derniers travaux de reprise de la couche de roulement avaient eu lieu en 1989, et cette piste est en service depuis près de 80 ans. Le chantier a aussi permis de retirer des éléments métalliques posés par les forces américaines lors de l'occupation du terrain en 1944, vestiges d'une histoire où l'aérodrome fut successivement occupé par les armées allemandes puis américaines.

Après l'occupation allemande (qui avait notamment débuté par l'assèchement de l'étang du Trou Salé), les forces américaines ont pris possession du terrain en 1944 pour en faire la base A-46. Pour permettre l'atterrissage rapide des chasseurs puis le ravitaillement lourd du QG d'Eisenhower basé à Versailles, le Génie américain avait déployé à l'époque un véritable mille-feuille métallique : du grillage SMT (Square Mesh Track) puis des plaques d'acier perforées appelées PSP (Pierced Steel Planking). Au total, ce sont près de 50 000 plaques PSP, représentant environ 2 000 tonnes d'acier, qui ont été extraites du sous-sol de la piste après 82 ans de services invisibles. Un terrassement titanesque qui s'est déroulé sous la surveillance rigoureuse d'une équipe de dépollution

L'activité n'a pas été interrompue grâce au maintien des vols sur la seconde piste parallèle. Invité par le groupe ADP avec une cinquantaine d'autres personnes, je me rends à pied sur la piste 25L rénovée. Le groupe ADP a bien fait les choses pour cette inauguration : sur la piste 25L se dressent un DJ (est en train de mixer des sets avec tout son équipement), des barnums sont dressés pour se restaurer et se divertir (merci Air & Cook) et un podium pour le discours d'inauguration. Parmi les personnalités présentes, Sébastien Couturier (directeur de l'aéroport du Bourget et des aérodromes d'aviation générale), Pierre Boncandé (manager des aérodromes d'aviation générale) et Vanessa Auroy (maire de Toussus le Noble et pilote avion) effectuent un discours rappelant l'importance du chantier ne se limitant pas à la pose d'un nouveau revêtement.

Le sens du souvenir : Pour que cet héritage ne soit jamais oublié, une plaque commémorative sera prochainement scellée en bout de piste et qui reprend de manière symbolique les éléments des plaques PSP retrouvées sous la chaussée, scellant à jamais le passé héroïque de l'aérodrome à son renouveau moderne. Pour la petite histoire, les moyens mis en œuvre ont couté plusieurs millions d'euros au groupe ADP et ils sont comparables à ceux qui seraient mis en œuvre pour la rénovation d'une piste à l'aéroport de Roissy. Du beau travail et dans le temps !

Les travaux à l'aérodrome ne s'arrêtent pas là. Selon l'association de préservation du patrimoine Aeriastory, le site doit être équipé d'ici 2027 de 2 500 m² d'ombrières photovoltaïques sur le parking de la tour de contrôle. L'électricité produite – environ 650 MWh par an, soit l'équivalent de la consommation de près de 150 foyers –sera distribuée en circuit court aux usagers de la plateforme, aux riverains et à la municipalité.

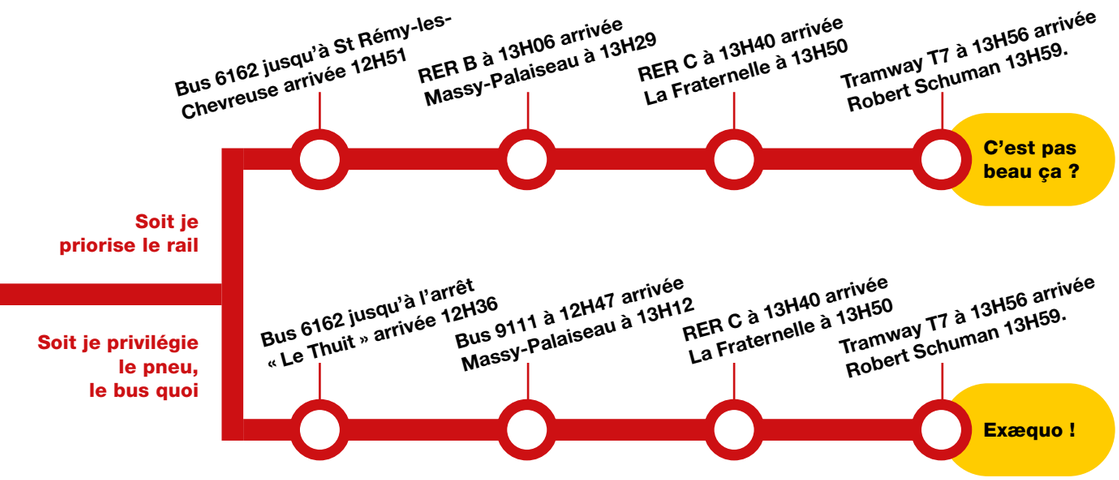
Par Pierre Lansalot-Basou

PIERRE LANSALOT-BASOU



La *grande* AVENTURE

DE QUOI VAIS-JE NOUS NARRER POUR LE NUMÉRO DE CE MOIS, QUI SOIT UN TANT SOIT PEU ORIGINAL, ET FASSE SOURIRE LA RÉDAC EN CHEF ? PEUT-ON VENIR À AIR EUROP CLUB EN TRANSPORT EN COMMUN ? VOICI MON EXPÉRIENCE SURPRENANTE ET PLEINE DE REBONDISSEMENTS.



Rendez-vous est pris avec mon instructeur pour effectuer le vol de prorogation. On est le matin du 21 mai 2026 (information sans grand intérêt), et j'ai prévu après cette épreuve, de me rendre pour mon travail, à Rungis. Je dois y être pour 14H00. Les trajets à dégoter sont donc de mon domicile à Toussus, puis de Toussus à Rungis, le tout en transport en commun. Relevez-vous le défi ? Oui dis-je en moi-même. Voici les données d'entrée de ce problème qui rebuterait nombre de mes lecteurs et lectrices. Et pourtant.

Acte 1

1ère partie : arriver à Versailles Chantiers qui est sur la ligne de TER venant de Rambouillet, puis prendre le bus 6162. Si vous regardez sur internet, l'arrêt de plus proche se trouve dans le centre de Toussus le Noble, ce qui est rageant car le bus passe au rond-point à proximité de l'entrée principale de l'aérodrome. Si je suis suffisamment aimable, acceptera-t-il de me faire descendre et m'économiser quelque chose comme 10 à 15 mn à pied ?
Dans la pratique, tout se passe bien, et le conducteur me confirme que l'arrêt à ce rond-point est bien desservi. Cet aller est un non évènement, j'arrive à l'heure pour mon vol, je tire plus d'enseignements de mon vol de prorogation que de ce premier trajet. Il ne se serait passé que cela, vous ne seriez pas en train de lire ces lignes. Non c'est la suite qui est plein de rebondissements.

Acte 2

Pour cette seconde partie, j'ai repéré plusieurs possibilités. De la plus sécurisante à la plus téméraire. Le point de départ est toujours sur ce rond-point. L'arrêt se nomme « Trou salé ». Le bus doit passer à 12H26 *(voir schéma)*.

Acte 3

J'en profite pour remercier Jérôme qui m'a proposé de remplir le carnet de route pour gagner un peu de temps.

Donc le bus arrive à notre rond-point, à peu près à l'heure précédé, par ma personne de quelques minutes. Je monte et m'installe (y-a pas foule). Mais l'optimisme est présent. A quelques lieux de l'arrêt « Le Thuit », le traditionnel dilemme fait surface. Descendre et prendre la correspondance pour l'option rail, ou rester sagement assis dans le bus et prendre une option qui paraît plus sûre, (le train suit ses rails et ne se trompe pas) aller jusqu'à St Rémy-les-Chevreuse. Bien sûr vous pensez bien que c'est la première option qui est prise. Mais pourquoi ?

Je descends donc à l'arrêt « Le Thuit ». L'arrêt pour prendre le bus suivant est là, il y a juste à traverser le carrefour. En plus il y a un petit chalet avec un banc pour s'assoir, tout le confort espéré. Le trafic n'est pas intense mais il y a du passage. Que vois-je ? Un bus arrive. Quelle ponctualité. Hélas ce n'est pas le 9111, mais le 5154. Il s'arrête. Juste derrière, que vois-je, le bus 9111. Ça y est, c'est gagné. Je me lève et … le bus que j'attendais ne s'arrête pas malgré les signes de bras que j'agite frénétiquement. M'a—t-elle vu – c'est une conductrice ? Oui car je vois son regard désolé qui me fixe. Le bus s'éloigne au loin, tel un Robin que va vers d'autres cieux. Moi je reste sur place, le prochain bus n'est qu'une heure plus tard. Je m'approche du conducteur du bus 5154, il me dit qu'il a une défaillance technique qui l'a forcé à s'arrêter, même si je ne lui ai rien demandé. Et sa destination ne m'arrange pas. Il repart, et moi penaud, je reste seul au milieu de cette plaine. Un bus 9111 passe dans l'autre sens, par bonheur il est arrêté au feu rouge, je traverse pour demander au conducteur comment faire, il me dit d'appeler un numéro affiché à sous l'abris bus, j'essaie pour tomber sur une boite vocale, c'est sans espoir.

Tout s'était pourtant bien déroulé depuis l'instant où mon réveil matin s'est manifesté. Mais maintenant vers 12H50, mon rendez-vous semble compromis.

Non, rien n'est perdu ! il reste l'autostop. Je m'exécute. Et là, très rapidement, sans doute fallut-il moins de temps que pour écrire cette ligne, une voiture s'arrête. Mais le conducteur ne va pas vers Massy-Palaiseau. Tant pis, j'y vais quand même, et lui demande de me déposer le plus loin possible avant que sa destinée ne bifurque (vers Versailles il me semble). Nous passons au niveau de la nouvelle station de la ligne 18 en construction, à Saclay, il me propose de me déposer au niveau de la nouvelle station de bus en construction sur le côté. Pourquoi ai-je dit que je préférais qu'il me dépose directement au niveau du rond-point du Christ de Saclay c'est-à-dire le plus loin possible dans la direction voulue ? Je ne le saurai jamais. Il me dépose à l'arrêt de bus après ce rond-point, pour aller faire demi-tour un peu plus loin et reprendre la N118. Un chic type. Là il y a plus de monde à attendre leur bus. Et la montre tourne toujours. Le premier bus à s'arrêter ? c'est pas possible, un bus 9111 dans la bonne direction ! Mais pas n'importe quel bus 9111. Je reconnais la conductrice qui ne s'était pas arrêté. Vous y croyez, vous ? c'est sûr qu'elle a emprunté un trou de verre comme est expliqué dans le film culte Interstellar (*), et est réapparu au bon moment, au bon endroit.
(*) franchement allez voir ce film si vous ne l'avez pas encore vu, il ressort parfois épisodiquement en salle.

Le bus s'arrête, ouvre ses portes, je monte, et la commandante de bord m'explique qu'elle n'avait pas pu s'arrêter car m'avais vu trop tard, masqué par l'autre bus en arrêt, et roulant trop vite avec des voitures derrière elle, n'avait pu s'arrêter, elle a alors fait demi-tour un peu plus loin, et arrivée à l'arrêt manqué, je n'y étais plus. Alors là chapeau, lui ai-je dit, sans pour autant me jeter dans ses bras, il ne faut pas tout de même exagérer. Mais je lui ai déclarer, à défaut de ma flamme, toute ma reconnaissance. J'étais bluffé. Voilà ce que j'appelle l'esprit du Service Public.

Bon finalement et c'est une autre histoire, j'ai pu avoir mes correspondances et arriver à l'heure comme espéré la veille au soir lorsque j'avais préparé ma … navigation.

Donc je le dis haut et fort : oui c'est possible de venir à l'aéroclub en moyen de transport en commun. Il faut juste quelques concours de circonstance, et compter sur le professionnalisme de l'héroïne de cette histoire, qui reste gravée à mi-chemin entre mon cœur et mon esprit, que je ne reverrai jamais et dont je n'ai, je crois, pas demandé ou retenu son prénom.

Enfin car de toute bonne histoire il faut tirer un enseignement, le seul bémol que j'émettrais est, lorsque vous avez noté à quelle heure passe le bus après votre vol, vous avez tendance à regarder un peu trop souvent la montre quand vous faite le vol qui plus est avec votre instructeur, alors que c'est lui qui détient en quelque sorte, le déroulé du vol (ça va le déroutement vers Dreux depuis Pontoise était bien vu). Côté facteurs humains, c'est pas ce qu'il y a de mieux (je veux dire avoir une butée horaire). **Par Bruno Combe**

VECTEEZY.COM.

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN



Le vintage camp

On a fait Oshkosh 2026 !

L'Experimental Aircraft Association (EAA) créée en 1953, avait pour objectif initial de réunir et d'aider les constructeurs amateurs ou les restaurateurs d'avions anciens (répertoriés « Experimental »). Elle s'est élargie au fil du temps à tous les aspects de l'aviation légère et sportive, et finalement à tout ce qui vole. L'EAA a son siège et son musée à Oshkosh, sur l'aéroport civil de Wittman, délaissé par le trafic commercial, où elle organise tous les étés une gigantesque rencontre aéronautique, Air Venture, avec des shows aériens quotidiens qui ne sont qu'une partie du l'évènement. Faire Oshkosh c'est un moment inoubliable pour tout pilote ou fan de l'aviation, et pour ceux qui les accompagnent ça reste un évènement incroyable.

Le must bien sûr, ce serait de venir en avion. L'arrivée en vol à Oshkosh est une performance avec la fameuse caravane d'avions (Mass Arrival) entre Ribon et Oshkosh au-dessus de la voie ferrée. La lecture du notam de 32 pages est un révélateur de la relative difficulté de l'opération : vous suivrez à vue l'avion précédent à 0,5 Nm de distance, interdiction de faire des S-turns, des 360° ou autres manœuvres de retardement. Si vous n'êtes pas sûr de vous, le notam vous conseille de choisir un terrain alternatif (ex Appleton) qui n'accueille que quelques centaines d'avions et dispose de navettes vers l'EAA. Mais j'ai rencontré une pilote du Tennessee qui vient régulièrement et qui trouve l'opération banale. Ceux qui l'ont fait conseillent d'être deux à bord dont un familier de l'américain aéronautique. Des amis venus en DR220 (!), ont évoqué certains messages de la Tour comme « broken wings, land blue dot ! ». Car à Oshkosh, on ne se pose pas sur les peignes, mais sur une tache (dot) colorée. Il y a en trois ou quatre le long de chaque piste et autant d'avions susceptibles de se poser en même temps que vous. Ne répondez pas mais balancez des ailes et touchez sur la bonne couleur. Après dégagement, des « volunteers » vous dirigent vers le parking ou le camping choisi. Pour cela, toujours pas de radio, on affiche un trigramme derrière le pare-brise (pour ceux qui en ont), comme HBP (Home Built Parking), VAP (Vintage Aircraft Camping), WB (Warbird Area) etc. Ça facilite les retrouvailles entre collègues car cette année dix mille avions sont venus à Oshkosh…

Les temps forts, bien sûr, ce sont les présentations en vol : tous les après-midis, ainsi qu'en nocturne les mercredi et samedi soirs. Les premiers spectateurs arrivés ont la vue dégagée : ils ne sont séparés de la piste que par une ligne blanche (show line) tracée au sol. Rien ne dépasse, même pas les zooms, des volunteers qui patrouillent en scooter sont là pour rappeler gentiment à l'ordre les rares trespassers. Le plateau, qui varie chaque jour, associe des vols massifs (ex. formation de 16 T-28 Trojan ou 16 T-34 Mentor), de la voltige niveau compétition avec des Extra 330, de la voltige plus classique en solo ou en formation avec des warbirds, surtout Mustangs, des présentations plus « visuelles et acrobatiques » comme le Jet Waco (Screaming Sasquatch, qu'on peut traduire par Yéti hurlant), un biplan à moteur en étoile complété par un réacteur sous le fuselage et capable de ressources époustouflantes et sonores. L'Air Force est omniprésente avec le F 16 Viper Demo, des F 22, un F 35. Hors airshow, d'autres avions de l'USAF sont passés dire bonjour, plus ou moins ras de la piste : B1B, A 10, F 15, mais pas trop vu la Navy. Il y avait une formation de TB 30, rutilants dans leur livrée Armée de l'Air. On ne peut pas les énumérer tous, mais il y avait relativement peu de warbirds européens : le P 38 RedBull, les Red Arrows (en format réduit) quelques Albatross L 39, un Sukhoï... Dès le show terminé, la noria de visiteurs arrivant ou partant en vol recommence.

JEAN MICHEL-PALUT

Les pilotes de meeting sont souvent plus connus que leurs avions. Juste après leur atterrissage, ils ou elles passent en décapotable le long de la ligne saluer la foule et distribuer des goodies, pendant que le speaker remercie le sponsor qui finance les appareils « Merci au café Black Riffle qui soutient Jarrod Lindemann et son Waco », ou California Aeronautics Univ. qui sponsorise Vicky Benzing et son Mustang couleur prune.

On est en Amérique et chaque jour le show commence par l'hymne national, debout, une main sur le cœur et l'autre qui tient la casquette. On termine en reprenant la même posture au son d'un autre chant patriotique, les yeux levés vers une formation missing man à la mémoire des pilotes disparus.

L'airshow de nuit a lieu du crépuscule à 10:30 p.m. et c'est l'occasion d'une grandiose démonstration pyrotechnique et hollywoodienne. Les fumigènes sont remplacés par des feux de bengale, les avions sont décorés comme des arbres de noël et lancent des feux d'artifices, les parachutistes tiennent des torches …. C'est géant. Perso j'ai préféré les shows de jour, tout en restant admiratif de l'habileté des pilotes qui voltigent dans le noir, surtout ceux qui volent en formation.

Chose inimaginable chez nous, de nombreux avions sont stationnés en retrait de la show line, au milieu des spectateurs, sans que cela pose problème et rares sont les propriétaires qui entourent leur machine d'une rubalise. Comme les autres consignes, la « Don't touch the aircrafts » est parfaitement respectée, ce qui nous a permis de pique-niquer un jour sous l'aile d'un DC3, une autre à l'ombre d'un Beech 18. Car l'attraction est aussi derrière. La presse spécialisée décrit les alignements de DC3, de Mustangs ou d'innombrables warbirds, mais les « camping area » qui réunissent des avions de toutes natures, époques ou tonnage sont un spectacle à eux seuls. Les alignements de rutilants vintages des années 1930 au milieu desquels le public déambule sont juste éblouissants. Les pelouses dédiées aux constructeurs amateurs ne dénotent pas : imaginez un immense

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN



L'hydrobase, vue du Ford

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN


Retour au parc


Bearcat citron


C130H


Un camping bien ombragé

camping où les avions remplacent les voitures. Les propriétaires bivouaquent en famille au pied de leur machine (attention : une seule tente par avion et les barbecues doivent être éteints à 10:00 pm, interdiction de sortir du parking au moteur). Si vous êtes à Oshkosh, c'est que vous êtes un fan d'aviation et donc que vous faites partie de la famille, aussi rien de plus facile que de faire des rencontres et discuter avec les propriétaires et les collectionneurs, surtout si on vient de loin. Le week-end, avec le rush du public cela pourrait-être moins vrai.

Au niveau des présentations statiques aussi, peu de séparation entre visiteurs et avions. Après le show du F 15, des volunteers déroulent deux ficelles jaunes pour écarter la foule et permettre à l'avion d'être tracté vers son stand. Le pilote, sans gant et manches retroussées (inadmissible dans l'AAE), enlève son casque, met la casquette de son escadron, sourit émail diamant, salue la foule et fait des selfies. La semaine, on peut s'approcher de tous les avions, y compris militaires, sauf les F 22 et F 35 (à cause de leur revêtement top secret ?). A part la Navy, tous les services de l'Etat sont là : US Cost Guard (Dauphin), Marines, Army, etc. On peut visiter l'intérieur des Galaxy C 5, Globemaster C-17 et même s'asseoir aux commandes d'un vénérable Hercules C-130 H de l'Air Guard et son tableau de bord aux innombrables pendules. Les grands avions vintage sont aussi visitables, que ce soit gratuitement, ou tarifé ou après don volontaire (donate). Les militaires se font quelques dollars en vendant les patch de leur squadron et autres souvenirs (pensez à amener les vôtres pour échanger). Au pied de la tour, de temps en temps, un moteur V12 de Mustang sur son banc d'essai (Allison V1710) démarre (pour ventiler la foule ?).

Divers baptêmes sont proposés, Bell 47, B 25 Mitchell ($450 les 10 minutes !) ou encore Trimoteur Ford de 1928 ($150 les 15 minutes) dont j'ai fait l'expérience, mais il y avait aussi des montgolfières pour les lève-tôt ou des paramoteurs.

Air Venture est aussi un gigantesque salon avec des centaines d'exposants, commerciaux ou non. Les entreprises américaines sont très largement majoritaires, mais quelques européens et des français sont là : des gros avec Daher et ses Kodiaks dispatchés sur de nombreux stands, Michelin, Dassault Systèmes et des moins gros : Berringer, Duc, Guimbal, Turbotech et surtout ELIXIR avec trois machines dont deux avaient été convoyées en vol. Vu Amazon et ses drones livreurs, à côté de la sté DTA de Montélimar qui présentait son e-Vtol biplace et qui va s'implanter à Phoenix pour profiter de l'avance réglementaire des USA et faire certifier sa machine.

Beaucoup d'organismes de formation à tous les métiers de l'aéronautique étaient représentés, y compris les cadets de l'USAF avec un T-53A (Cirrus SR20 !). Beaucoup sont rattachés à des universités.

Présence inattendue de diverses congrégations religieuses protestantes qui exposent les avions avec lesquels elles font de l'humanitaire (et du prosélytisme ?) dans les pays du sud et collectent des fonds dans ceux du nord (donate !).

Des sessions techniques (cours ou démonstrations) à l'intention des constructeurs, restaurateurs ou propriétaires. Par exemple : soudure, entoilage, structures carbones, formage de la tôle, démarrage à la main (hand propping), aspects économiques ou règlementaires liés à la propriété d'un avion, etc. Les villes ou régions font aussi leur promo (come to fly in Colorado). Ma session préférée : « Construisez l'aérodrome de vos rêves » (building your dream airport) par un certain Gary Stevens. Bien sûr, il est impossible de tout voir en une semaine, on n'a même pas eu le temps de visiter le musée.

Pour les anglophones, des tas de conférences racontent des aventures aéronautiques relatées par des historiens ou par leurs acteurs s'ils en sont revenus. C'est l'occasion de promouvoir son bouquin, son blog ou sa chaine YouTube et de signer des dédicaces.

Au bord du lac Winnebago, à quelques kilomètres par bus gratuit, une baie protégée accueille l'hydrobase de l'EAA. C'est un havre de tranquillité au milieu des bois, très sympa et moins fréquenté, car la plupart des hydravions sont amphibie et préfèrent Wittman Airport. Balades gratuites en canot motorisé au milieu des avions, pique-nique champêtre et, le vendredi soir, l'incontournable « Watermelon Social » évènement annuel des pilotes d'hydravion (Beer, food and pastèques).

Question commodités, l'hébergement hôtelier au niveau local est rare, cher et peu pratique. Il reste le campground de l'EAA et surtout l'université du Wisconsin (UWO) à quelques km, ouverte spécialement pour l'évènement. Chambres étudiantes doubles très spartiates, mais pratique avec son restaurant correct, son service de navettes, et sympa avec sa clientèle d'habitués. Là aussi les contacts sont faciles. Prendre la carte annuelle de membre de l'EAA peut être intéressant (valable pour deux, réductions aux entrées, parking et boutiques). Il y a moins de monde la semaine que le dernier WE.

Large palette de prestations aux standards US : restauration, toilettes, fontaines, sanitaires, infirmerie, services religieux, location de voiturettes électriques, navettes, vente de chaises pliantes ($18), bouchons d'oreille gratuits, etc. Des milliers de volunteers s'occupent de tout.

L'EAA est résolument tournée vers l'avenir, pas forcément décarboné. Il y a quand même un large volet nostalgie, regret d'un Golden Age qu'on a du mal à situer entre les deux guerres et la crise de 1929. Décalage quand on arrive des métropoles de la côte Est, enfumées par les incendies canadiens. La crise climatique et l'électrification des avions intéressent davantage les exposants que les visiteurs du Midwest chez qui on sent une grande unanimité pour « Make Aviation Great Again. » **Par Jean-Michel Palut**

JEAN-MICHEL PALUT

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

CARNET DE VOL

Expédition ROTAX FLY-IN 2026 VERS WELS, EN AUTRICHE



Introduction

Elixir Aircraft met le cap cette année sur l'événement Fly-In Rotax pour y exposer son nouvel avion certifié, l'Elixir +. Le 19 mai dernier, Elixir Aircraft propose de transformer ce trajet en une navigation de groupe en lançant un appel à candidature à toute la communauté sur ses réseaux sociaux. Cette expédition est limitée à 5 équipages issus des aéroclubs français utilisateurs d'Elixir. Les frais de carburant pour le trajet y sont pris en charge à hauteur de 600 € maximum par équipage. Un formulaire d'inscription est également mis en place par Elixir Aircraft pour pouvoir postuler à cet appel à candidature.

ASTUCE PILOTE

Un groupe WhatsApp a été spécialement créé pour l'occasion, permettant de nous tenir informés de la progression de chacun en temps réel. L'équipage Brocard (LFOX) partira vers 13h30 tandis que l'équipage Elixir Aircraft (LFBH) décollera vers 13h00.

L'événement se déroule du 21 au 23 août sur l'aérodrome de Wels (LOLW) en Autriche. Il réunit une centaine d'avions venus de l'Europe entière, tous équipés de moteur Rotax. Ce constructeur de moteur possède une filiale autrichienne (BRP-Rotax GmbH & Co KG) qui conçoit et fabrique dans son usine de Guinkirchen, située à 10 minutes de Wels, des moteurs thermiques et électriques haute performance pour les sports motorisés (Ski-Doo, Lynx, Can Am, Sea-Doo), les karts (Kartan) et l'aviation légère.

Je trouve l'occasion trop belle pour ne pas y participer. L'équipage Air Europ Club est donc constitué rapidement avec Georges et moi sur F-HTSO. Début août, nous recevons d'Elixir Aircraft la confirmation de notre participation à cette expédition qui va parcourir près de 2000 kilomètres sur une dizaine d'heures de vol entre la France et l'Autriche (A/R). Trois équipages sont officiellement inscrits à cette expédition :

• Équipage Elixir Aircraft : Matthieu et Glenn, avion Elixir+ immatriculé F-HLIX (La Rochelle - LFBH). • Équipage Brocard : Marie et Pierre, avion Elixir immatriculé F-HXLY (Etampes - LFOX). • Équipage Air Europ Club : Georges et l'auteur, avion Elixir immatriculé F-HTSO (Toussus - LFPN).

En parallèle, l'organisateur autrichien du Fly-In a envoyé par mail à chaque équipage un document précisant la procédure d'arrivée et de départ mise en place spécialement pendant l'événement à Wels (Pilot-Briefing-Rotax-Fly-In-2026).

Etape 1 : jeudi 20 août Toussus, LFPN > Colmar, LFGA

Log flight : LFPN (Toussus-le-Noble • LFGA (Colmar-Houssen) Distance: 300 NM) Temps de vol: 2h55 Appareil: Elixir F-HTSO) Carburant: 75 L (Autonomie 5h) Freq. Radio : SIV Seine Info 134.300 MHz/ 120.330 MHz) • Strasbourg Info 119.450 MHz) • CTR Strasbourg 119.250 MHz) • AFIS Colmar 119.000 MHz

Il a été convenu entre nous tous de partir ce jeudi 20 août, veille de l'ouverture de l'évènement. Georges et moi avons rendez-vous ce matin à 09h00 au club. F-HTSO est prêt, revenant de sa visite 100 heures effectuée quelques jours avant. L'avion est donc fin prêt pour effectuer un voyage de près de 2000 km en une dizaine d'heures de vol. Ce matin, les conditions météorologiques sont très bonnes au départ de Toussus (grand soleil et ciel bleu), mais elles sont incertaines sur les Vosges que nous devons survoler avant de rejoindre Colmar (LFGA), la destination finale pour cette journée où nous passerons la nuit sur place. En effet, une évolution convective ne nous permettra peut-être pas d'évoluer à haute altitude dans la deuxième moitié du parcours.

À 10h30, nous mettons le moteur de F-HTSO en route. La piste 07 est en service et le service en auto-information aujourd'hui. Au départ de Toussus, la météo est parfaite et lumineuse. Passé Etampes, nous prenons un cap plein Est et montons à 2500 ft QNH en direction de Moret (LFPU). Nous transitons la zone avec un suivi de vol.

Il y a un peu de vent et F-HTSO est un peu secoué à cette altitude. Au fur et à mesure de notre progression vers l'Est, le ciel bleu disparaît et une couche de nuages apparaît aux environs de Troyes. Nous décidons de rester à cette altitude pour le transit avec un nouveau suivi de vol. Passé Troyes et le lac d'Orient, nous montons à 3500 ft QNH au niveau d'Épinal (LFSG).

Passé Épinal, nous progressons en direction des Vosges : le massif est bouché dans la partie Sud et nous oblige à le contourner par le Nord à partir du Lac de Pierre-Percée. Nous trouvons enfin une percée nuageuse nous permettant de rejoindre la plaine d'Alsace en direction de l'est vers le Col de Saverne. La nébulosité ainsi que la visibilité nous obligent cependant à continuer notre route vers l'est et à nous faire entrer dans la CTR de Strasbourg. Nous contactons alors l'organisme pour effectuer le transit dans leur zone et prendre un cap vers le sud avec des conditions de visibilité et de nébulosité qui s'améliorent enfin. Une fois la CTR de Strasbourg quittée, nous contactons la fréquence de Colmar (LFGA). Il est alors 13h00 et l'agent AFIS n'est pas présent actuellement. Nous faisons donc une verticale du terrain et nous nous intégrons en vent arrière-main gauche pour la piste préférentielle 19 sur laquelle nous atterrissons sans vent particulier.

Une fois la piste dégagée, nous nous dirigeons vers la pompe à essence où nous coupons le moteur à 13h30. Vol effectif : 2h55. La pompe à essence étant fermée à cette heure, nous effectuons les formalités à l'aérogare (24,34 € pour 24h de parking) avant de faire le plein dès l'ouverture de la pompe à essence à 14h00. L'avion est ensuite garé sur le parking en herbe (Sierra) et bâché.

PIERRE LANSALOT-BAOU. PLAYGROUND.

Premiers arrivés à Colmar, nous rejoignons l'Hôtel Campanile (125 € avec petit-déjeuner) puis prenons un Uber pour le centre-ville. Halte chez le pâtissier pour déguster un bretzel alsacien, avant une balade en ville et un dîner le soir dans la 'Petite Venise' au restaurant Les Bateliers avec Matthieu, Glenn, Pierre et Marie qui nous ont rejoint après avoir atterri à Colmar vers 16h30.

Les prévisions météorologiques ne sont pas bonnes pour demain vendredi. Nous posons quand même notre plan de vol pour l'Autriche et nous déciderons demain matin au petit déjeuner de faire un nouveau point météo.

Etape 2 : vendredi 21 août Escale météo & visite de colmar

Après un lever à 06h30, le bilan météo est sans appel : une perturbation pluvio-orageuse traversant l'Europe du sud-ouest vers le nord-est rend le vol impossible ce jour. L'ensemble des équipages décide d'un commun accord de décaler le départ pour Wels au lendemain samedi, la traîne devant apporter de très belles conditions.

Nous annulons nos plans de vol et réservons une nuit supplémentaire à l'hôtel. La matinée est consacrée à la visite de F-HLIX (l'Elixir + certifié US de l'équipe constructeur) puis à une visite de la tour de contrôle de Colmar. L'agent AFIS nous informe à cette occasion de la suppression programmée du service AFIS sur le terrain à l'horizon 2028.

ASTUCE PILOTE

Méthodes de dépôt de plan de vol VFR pour l'étranger: Site web dédié (gratuit) : Sofia-Briefing • Par téléphone (gratuit) : BRIA / BTIV au 01 56 301 301 • Application mobile (payante) : ForeFlight, SkyDemon, etc.

Journée culturelle et gastronomique ensuite : visite du Musée du Chocolat (et sa Bugatti Type 35 en chocolat à l'échelle ¾ !), dégustation de tartes flambées à la terrasse du marché couvert et découverte des rues alsaciennes. Dîner convivial le soir avec toute l'équipe pour débriefer les choix tactiques du lendemain. Prévision : grand beau temps général sur l'Allemagne et l'Autriche ! Plan de vol redéposé pour 09h00 (07h30 pour l'équipage Elixir Aircraft).

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

Etape 3 : samedi 22 août > colmar (LFGA) > wels (LOLW)

Log flight : LFGA (Colmar) • LOLW (Wels, Autriche) Distance : 300 NM Temps de vol: 2h35 Vitesse sol max: 150 Kts Points clés : SOLGO, EDMC, ERNAS, MAMOR, LOLS Freq. Radio : Bâle Info 130.900 MHz • Langen Info — 128.950 MHz / 120.650 MHz • Wien Info 134.625 MHz • Wels Radio 119.705 MHz (Approche Piste 26R)

Préparation de l'avion dès 08h00. Mise en route à 08h45 et activation du plan de vol avec l'AFIS Colmar. Décollage piste 19, virage à gauche et cap à l'Est vers la frontière allemande franchie 5 minutes plus tard. Montée initiale à 3500 ft QNH puis FL075 vers SOLGO.

Surmontant une couche nuageuse dense, nous bénéficions d'un vent arrière nous propulsant à 150 Kts sol. Face à l'élévation des nuages, nous poursuivons maintenant la montée jusqu'au FL095 au-dessus de la Bavière (température extérieure -2°C). Navigation au pilote automatique en veillant à rester hors des espaces contrôlés de Munich (Classe C/D).

Au niveau du point MAMOR, les nuages se dissipent enfin. Nous entamons une descente progressive vers 3500 ft QNH puis 2000 ft QNH pour rester sous la TMA de Linz. Contact avec Wien Info avec qui nous clôturons notre plan de vol, puis nous contactons Wels Radio à 3 minutes de Wels de l'intégration en respectant les consignes spécifiques du Fly-In.

Une fois les présentations faites avec le contrôle de l'aérodrome, la piste 26 droite est en service. On nous demande de nous présenter en vent arrière-main droite (circuit rouge). Le vent de 10 nœuds est dans l'axe de la piste. Nous pensions avoir un autre point d'entrée situé plus à l'est (circuit bleu), mais cela fait partie de la procédure d'approche en proposant deux points d'entrée différents afin de fluidifier le trafic important qui arrive (une cinquantaine d'avion attendus). Le contrôle radio est étonnamment calme malgré l'importante charge de travail qu'il doit avoir aujourd'hui.

Nous sommes maintenant autorisés à atterrir à notre discrétion sur la piste 26 droite et sans attente dans le circuit d'approche. Super boulot des contrôleurs ! Atterrissage à 11h30 à Wels (LOLW) après 2h35 de vol et 40 Litres consommés. Accueil chaleureux, plein d'essence effectué et avion stationné côte à côte avec les autres équipages français de l'expédition qui sont stationnés eux aussi sur le parking herbe. Wilkommen zum Wels und zum Ostereich !

Nous sortons nos affaires et fermons la verrière avant de bâcher l'avion. Il nous faut maintenant rejoindre notre hôtel au plus vite, situé en centre-ville à 3 km de là. En effet, nous sommes inscrits cet après-midi à la visite de l'usine ROTAX. Après avoir laissé Marie à notre hôtel qui préfère visiter la ville cet après-midi, nous reprenons notre taxi tous les cinq pour l'aérodrome de Wels pour monter dans le car réservé pour la visite de l'usine ROTAX de Guinkirchen, située à 10 minutes de Wels.

Devant l'entrée du site de production sécurisé, nous sommes accueillis par deux personnes et sommes aussitôt dispatchés en deux groupes : le groupe germanophone et les autres. L'usine est énorme et la visite va durer 1h30 environ. La filiale autrichienne de ROTAX produit des moteurs thermiques et électriques haute performance pour les sports motorisés (Ski-Doo, Lynx, Can Am, Sea-Doo), les karts (Kartan) et l'aviation légère.

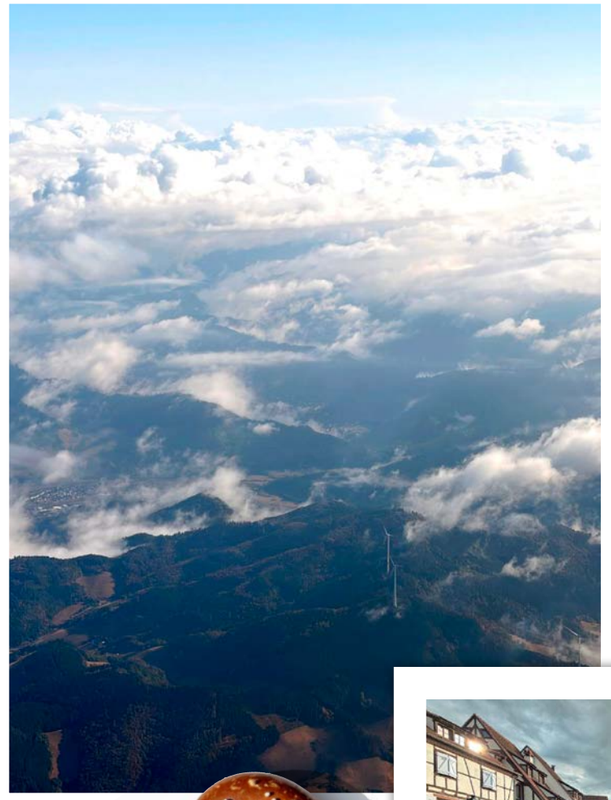
Malgré le peu de pédagogie et d'enthousiasme de notre présentateur autrichien (que j'ai surnommé « Herr Doktor » pour son ton trop professoral), nous sommes tous très impressionnés par la taille de l'usine et par le volume des pièces traitées et qui y sont produites. De nombreux robots d'usinage de pièces de moteur sont également présents (vilebrequin, cylindres…).
De nombreux moteurs y sont produits chaque jour (300). Nous croisons un Lynx (sorte de ski-doo sur chenille) et un jet-ski dans les allées du site industriel. A la fin de la présentation, nous rejoignons notre bus sous les yeux de notre Herr Doktor qui semble inquiet.

ASTUCE PILOTE

En Allemagne, le pays est découpé en secteurs d'information de vol (SIV) comme en France. Sur le site des publications AIPs allemandes (*https://aip.dfs.de/BasicVFR*), on trouve une carte montrant les secteurs d'information de vol en allemagne. On peut bien sûr retrouver ces mêmes informations sur les applications mobiles de navigation aérienne (comme ForeFlight).

ASTUCE PILOTE

Observation météo en vol : Des nuages boursouflés (cumuliformes) indiquent la présence de reliefs en dessous, tandis que des nuages laminaires (stratiformes) témoignent du survol de plaines ou vallées.











PIERRE LANSALOT-BAOU. PLAYGROUND.

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN



Château de Hohenzollern



Georges sait mettre l'ambiance



L'équipe Elixir & co

PIERRE LANSALOT-BAOU PLAYGROUND

En effet, des manifestants propalestinien hurlent juste devant les portes de l'usine, à quelques mètres de nous : ils protestent contre le fait que le constructeur un show aérien ne produit pas de moteur pour la défense de l'état palestinien. Quand la petite histoire rejoint la grande !

De retour à l'aérodrome de Wels après cette visite passionnante, la fin d'après-midi se poursuit par un spectacle de voltige aérienne effectuée par le pilote allemand Martin Albrecht, suivie d'une soirée typique au centre-ville de Wels autour d'une escalope viennoise (Wiener Schnitzel). En sortant du restaurant, nous croisons enfin un peu de vie dans le centre-ville avec de nombreux bars où se retrouvent les jeunes, sur fond de musique techno. Cela nous permet de prendre le temps d'admirer les façades de bâtiments typiquement autrichiens avant de rentrer à notre hôtel situé à deux pas. Pour demain, la météo sera belle et nous reprendrons le chemin de retour vers le France. Nous déposons donc chacun notre plan de vol dès la fin de soirée : pour notre équipage, le départ sera prévu demain matin à 10h00 heure locale.

Etape 4 : dimanche 23 août > wels (LOLW) > saint-dié (LFGY) > Toussus (LFPN)

Log flight : LOLW (Wels) • LFGY (Saint-Dié) • LFPN (Toussus-le-Noble) Distance Totale: 525 NM. Temps de vol total: 5h15 Escale: Saint-Dié (LFGY) Survol: Château de Hohenzollern, Alpes Freq. Radio : Wien Info 134.625 MHz • Salzburg Radar 123.725 MHz | Langen Info 126.950 / 128.950 MHz • Bâle Info 130.900 MHz • Saint-Dié Info — 119.910 MHz • Strasbourg Info — 119.450 MHz • Seine Info — 120.325 / 134.300 MHz • Toussus Tour – 120.755

Petit-déjeuner à 08h00 et transfert vers l'aérodrome. Notre route nous fait passer d'abord au nord de Salzburg (LOWS), puis au sud de Munich (EDDM) en longeant les Alpes cette fois-ci. Nous rejoindrons ensuite Weisshorn (EDNW) avant de filer plein ouest direction la frontière germano-française au niveau de Colmar (LFGA) avant d'arriver à Saint-Dié (LFGY).

Décollage à 10h30 de Wels sous un grand soleil radieux. Transit très fluide dans la TMA de Salzbourg au FL065 puis cap vers le sud de la Bavière le long du massif des Alpes. Nous survolons les célèbres lacs bavarois (Chiemsee, Starnbergersee, Ammersee).

Quelques nuages de convection apparaissent sur notre route. Pour le plaisir, nous slalomons entre les plus gros qui sont inoffensifs mais qui renforcent considérablement le plaisir du vol ! Un peu plus loin, nous voyons la ville de Münich ainsi que son aéroport international sur notre droite. La taille de la ville est impressionnante vue du ciel ! Nous avons l'occasion de survoler certaines



rivières, et là aussi le constat du réchauffement climatique est le même qu'en France : le niveau d'eau est bas et on aperçoit des bancs de sable dans le lit des rivières que nous survolons.

Passage remarquable au-dessus du magnifique Château de Hohenzollern avant de commencer à descendre à 4500 ft QNH pour effectuer la traversée du Rhin au point RUSTI et entrer dans l'espace aérien français.

La météo est toujours belle lorsque nous survolons l'aéroport de Colmar (LFGA) après le passage de la frontière. Nous demandons alors à la SIV française de clôturer en vol notre plan de vol, mais elle nous demande de le clôturer une fois arrivé au sol. Elle n'en a visiblement pas envie. Le service en vol français n'est pas le même que celui rendu en Allemagne… Notre destination finale n'est plus qu'à quelques minutes de vol : nous quittons le SIV et nous contactons maintenant la fréquence de Saint-Dié (LFGY). Nous atterrissons sur la piste 07 du terrain de Saint-Dié (LFGY) à 13h30 après 3 heures d'un vol magnifique. Arrivés au sol, nous clôturons immédiatement notre plan de vol par téléphone, puis nous effectuons l'avitaillement pour repartir à Toussus.

Pause déjeuner conviviale et retrouvailles au club-house avec l'équipage Brocard qui est arrivé sur place 20 minutes avant nous.

Redécollage à 15h00 pour le dernier tronçon vers la région parisienne via Épinal et Troyes. Le vol retour s'effectue à 4500 pieds d'altitude QNH. Atterrissage final sur la piste 07R de Toussus-le-Noble à 17h20 après 2h20 de vol. Fin d'une navigation extraordinaire !

ASTUCE PILOTE

En France, vous pouvez clôturer, modifier ou déposer un plan de vol VFR par téléphone au 01 56 301 301

Bilan & synthèse du voyage

Log flight : synthèse de navigation elixir fly-in 2026
Pays traversés: 3 (France, Allemagne, Autriche)
Flotte d'avions: 3 Elixir (F-HLIX, F-HXLY, F-HTSO)
Équipages: 6 personnes dont 4 pilotes
Durée totale: 4 jours (du 20 au 23 août)
Distance parcourue: 2 000 km (1 200 NM
Heures de vol totales: 11h00 de vol bloc-bloc
Pilotes F-HTSO: Pierre & Georges.

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

2026 AIR LEGEND

MELUN-VILLAROCHE (LFPM)

Prologue

La région Île de France peut s'enorgueillir de posséder sur son territoire deux meetings aériens majeurs en Europe :

Le meeting de Cerny-La Ferté-Alais (« Le Temps des Hélices »). Organisé depuis 1970 par l'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS), cet événement historique se déroule traditionnellement lors du week-end de la Pentecôte sur le champ d'aviation de Cerny / La Ferté-Alais, et réunit chaque année des dizaines de milliers de passionnés de l'aviation. La dernière édition (la 53e) a eu lieu les 23 et 24 mai 2026.

Le meeting de Melun (« Air Legend »). Créé en 2018 sous l'ancien nom « Paris-Villaroche Air Legend », ce meeting est l'un des plus grands et prestigieux spectacles aériens d'Europe. Il est ainsi devenu le plus grand meeting aérien de France avec une fréquentation de 50 000 visiteurs en 2024. La 8e édition d'Air Legend s'est déroulée le week-end du 5 et 6 septembre 2026 sur l'aérodrome historique de Melun-Villaroche. Si le meeting de Cerny permet d'admirer des avions retraçant l'histoire de l'aviation depuis ses débuts (vers 1900), celui de Melun a été créé pour faire revivre la période héroïque de l'aviation plutôt à partir de la seconde guerre mondiale.

En 2018, j'avais eu la chance de pouvoir venir à Melun avec Karim en Robin DR400-180 (F-GDKT) pour le premier jour du meeting aérien : l'organisation demandait simplement aux visiteurs (pilotes privés et visiteurs) le règlement d'un prix unique pour le billet d'entrée. Simple et super esprit, nous avions passé une magnifique journée et nous avions tous gardé un excellent souvenir de cette journée !

En 2026, les choses ont malheureusement un peu changé. À la suite du décès de l'organisateur de l'événement il y a deux ans, la gestion du meeting a été entièrement confiée à une société événementielle, amenant avec elle son cortège de privilèges pour pouvoir rentabiliser les énormes frais d'organisation et de logistique : création d'une entrée et de billets VIP, stand VIP, parking VIP, baptêmes en avion et en hélicoptères, … Pour les pilotes privés désireux de venir en avion sur place, le tarif est devenu exorbitant : sous la forme d'un billet VIP obligatoire pour les pilotes (appelé « Loge Cockpit »), le droit d'entrée est passé au tarif exorbitant de 145€ par personne ! Avec Khanh, Patrick Bordier et sa femme Catherine désireux de s'y rendre en avion Wassmer 421 pour leur première fois, je leur explique le fonctionnement et nous sommes d'accord pour acheter finalement 4 billets « Loge Cockpit » pour la journée du samedi 5 Septembre. Patrick s'occupe de réserver les billets pendant que je m'occupe de réserver un créneau d'arrivée pour le samedi matin. Tout se fait en ligne et fonctionne parfaitement, même si nous jugeons le prix de ce billet excessif.

C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

LOG FLIGHT

LFPN (Paris-Saclay-Versailles) > LFPM (Melun)

Distance: 50 NM

- **Temps de vol: 0h25**
- **Vitesse sol max: 130 Kts**
- **Point clé: SM**

Freq. radio :

- **Toussus ATIS 127.480 MHz**
- **Toussus Sol 122.130 MHz**
- **Toussus Tour 120.755 MHz**
- **Seine Info 134.300 MHz**
- **Melun AFIS 121.105 MHz**

(Approche Piste 28)

Le samedi 5 septembre

Patrick, Catherine, Khanh et moi nous retrouvons donc au club le samedi matin vers 09h00. Notre slot d'arrivée est prévu à 10h15 à Melun et il ne nous faudra pas plus de 30 minutes de vol pour arriver sur place (bloc-bloc). Je fais la navigation pour Patrick qui pilote le Wassmer 421, un avion de 4 places performant (train rentrant, pas variable) et très agréable en vol et à l'ambiance totalement vintage (volant, jauges mécaniques…). La carte d'approche fournie par l'organisation indique précisément les points d'entrée obligatoires pour entrer dans les ZRT créée pour l'occasion. Nous passons par le point d'entrée SM situé au sud du château de Vaux-le-Vicomte pour nous intégrer. Devant nous évoluent en vol un chasseur américain Mustang P51 ainsi qu'un DC3. Pas mal pour une arrivée !

La piste 28 nous est donnée pour notre atterrissage effectué avec une dizaine de minutes d'avance sur notre slot. Nous suivons ensuite le taxiway qui nous mène tout droit aux pieds de la tour de contrôle où des places de parking nous sont réservées. Quelques avions privés sont déjà garés sur place : au total, une dizaine de places sont ainsi mises à disposition des pilotes privés. Une fois l'avion stationné, une navette, mise en place par l'organisation, nous emmene jusqu'à l'entrée principale du meeting réservée aux billets VIP. Lorsque nous présentons nos billets à l'accueil, on nous annonce que nos billets ne sont valables que …. demain dimanche ! Sur notre billet, il est pourtant indiqué la date du samedi 5 et du dimanche 6 septembre. Pas très clair tout ça ! Il semble que nous ne soyons pas les seuls à nous être faits avoir d'après l'accueil. Bref, après quelques explications et négociations pour le remboursement du billet, nous pouvons finalement entrer depuis l'entre VIP en tant que simple visiteur (nous ne pourrons pas accéder à la tente ni à la terrasse « Loge Cockpit »). Tant pis, l'important est de voir le meeting. Mais payer 145€ pour venir en avion et rester assis sur l'herbe, c'est cher !

Le meeting commence vers 14h00. Nous décidons donc de nous restaurer rapidement car 15 000 personnes sont attendues aujourd'hui et le nombre de stands de restauration est limité. Nous nous asseyons sur un banc et nous nous installons à une table en plein air et sous un soleil généreux pour assister au show aérien.

Vers midi, nous assistons aux démonstrations suivantes : Treuillage effectué par des membres du GIGN et des parachutistes Phénix à bord d'un hélicoptère Airbus CN-235 • Vol d'un TBM 700, d'un hélicoptère Caïman NH90, de biplans Bücker Jungmann et Boeing Stearman, d'un Extra 330 de la patrouille EVAA.

A 14h00, nous assistons aux démonstrations suivantes : Démo tactique de 3 Rafale Marine avec avitaillement en vol• 1 Stampe DL 180 enrubanné • Réplique d'un Caudron-Renault C460 Rafale (une première et une dernière) • 1 Staggerwing et 1 Spartan 7W Executive • 6 avions de voltige Extras 330LX de la patrouille Royal Jordanian Falcons • 6 avions RV-8 de la Team Raven (UK) • 3 Beechcraft 18 et 2 DC-3 • 1 Airbus A330 Neo de Corsair • 1 Hélicoptère Tigre • 8 Alpha Jets de la Patrouille de France • 1 hydravion PBY-5A Catalina • 1 forteresse volante B-17 et 2 Spitfire Mark V • 1 Mustang P51 et Sabre F86 • 1 Mig 17 • 1 Invader A26 • 2 Mirage 2000D

Comme attendu, le show est superbe et dure trois bonnes heures. Assis sur notre banc et sous un soleil radieux, nous n'en manquons pas une miette. Nous suivons le show également avec la radio VHF portable que j'ai amenée et branchée sur la fréquence « Display » pour écouter les conversations avec les pilotes et que le grand public ne peut pas entendre (123.250 MHz). Cela crée de la curiosité chez les spectateurs qui nous demandent ce que nous écoutons… Ils sont ravi de pouvoir ainsi écouter avec nous les conversations échangées en direct entre l'organisation et les pilotes, mais pas retransmises sur les haut-parleurs pour le grand public. Le son et l'image !

Il nous faut attendre la fin du meeting prévue vers 18h30 avant de pouvoir redécoller. La navette VIP nous ramène depuis l'aérodrome jusqu'aux pieds de la tour de contrôle où est garé le Wassmer 421. A 18h30, je contacte la tour de contrôle à la radio VHF portable… pour apprendre qu'ils sont passés en auto info. Curieux pour un meeting aérien où les slots de départs devaient également être réservés ! Nous devons donc gérer le roulage ainsi que le départ au milieu des autres aéronefs en partance également. Finalement alignés sur la piste 28, nous décollons vers 18h40 pour arriver à Toussus une demi-heure plus tard sous une belle météo lumineuse.

Pour Patrick, Catherine et Khanh, l'aventure s'arrête là : leur billet leur sera remboursé intégralement dès le lendemain ! Pour moi, je suis un peu resté sur ma fin : sur place, nous n'avons pas eu le temps d'aller voir les avions exposés en statique (le matin seulement) et nous n'avons pas pu accéder à l'espace VIP (tente et terrasse privative avec vue directe sur les pistes). Puisque notre billet « Loge Cockpit » est valable pour demain dimanche, je décide de ne pas être remboursé et de tenter ma chance en me représentant sur place demain dimanche.











PIERRE LANSALOT-BAOU.





C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

Le dimanche 6 septembre

Arrivé en voiture le dimanche 6 septembre à 10h00, je me gare au parking VIP prévu par mon billet. Aucun contrôle, je peux me garer sans problème. Un peu anxieux de connaitre le sort qui va m'être réservé à moi et à mon billet, je me présente ensuite à l'entrée VIP où je suis accepté sans problème. Ouf ! Je me rends ensuite à l'espace VIP où on me remet un bracelet VIP ainsi qu'un sac de goodies. Installé sous la grande tente de cet espace, on m'apprend que les 50 premiers VIPs pourront bénéficier d'une visite des avions en statiques guidés par un membre de l'organisation : Jean-Pierre, membre de l'organisation du meeting et travaillant pour le magazine « Les Fanas de l'aviation » (editions La Rivière). Nous passons avec lui 2h30 d'une visite passionnante où Jean-Pierre a toujours une anecdote sur chaque avion exposé au meeting ! Nous pouvons même rencontrer et discuter avec certains de leurs pilotes, comme celui du chasseur américain Corsair. Rien que pour ce moment, je ne regrette pas d'avoir forcé le destin et d'être revenu sur place !

Après l'exposition statique, le meeting commence à nouveau. Depuis la terrasse privée de l'espace VIP, j'assiste au show aérien qui se déroule juste devant moi. Aujourd'hui, la Patrouille de France ne se produira pas (encore une curiosité de ce meeting où on vend des billets VIP le jour où la PAF n'est pas présente..). Pas grave, je l'avais vue hier ! Vers 15h00, je décise de revenir au parking pour reprendre ma voiture, afin de ne pas être pris dans les embouteillages. Au final un superbe week-end de deux jours avec un seul billet ! Moi qui n'avait pas prévu du tout de venir voir le meeting cette année, j'aurais finalement fait la totale : venue en avion avec des amis du club, espace VIP, visite guidée et deux jours de meeting ! Même si ce week-end a été exceptionnel, je trouve que l'organisation et la gestion de la billeterie est à revoir, le prix du billet « Loge Cockpit » n'étant pas à la hauteur des prestations sur place et il le justifie pas un tel prix.

Par Pierre Lansalot-Basou



C'est pas du vent, magazine d'Air Europ Club, LFPN

Merci
à toutes et à tous !

Rendez-vous au prochain
numéro avec vos contributions
sur *sarah@aireuropclub.fr*

AIR EUROP CLUB
DEPUIS 1934 - LFPN