C'est pas du vent !

Le magazine qui ne manque pas d'air

Air Europ Club

Bât. 221, Toussus Le Noble

DÉCEMBRE
JANVIER
2019-2020

- **LA VIE DU CLUB :**
- *LE MOT DU PRÉSIDENT*
- *LES NEWS*
- **JOURNÉE DE NETTOYAGE**
- **SÉCURITÉ**
- **SOIRÉE FOLLE**
- **RÉCIT DE VOYAGE**

vie du club : **La fête est de retour !**

LA VIE DU CLUB

Agenda

À partir du 1er novembre :
La campagne de réinscription au club pour 2020 repart. Renseignements auprès de Michel Quesnel : *quesnelm@orange.fr*

Samedi 18 janvier à 16h :
Venez déguster et juger **quelle sera la reine de la galette** entre Sophie Delaveau, Brigitte Duflo-Moreau et Delphine Scheid. Une bonne occasion de se retrouver au club en ce début d'année.

le samedi 7 Mars à 17h00 :
Assemblée Générale, suivie d'un apéro dînatoire

Samedi 14 Mars à 16h00 :
Pot de la promotion 2019 des nouveaux brevetés LAPL et PPL

MOT SPÉCIAL DE L'ÉQUIPE :

Nous avons hésité à sortir ce journal, axé sur la fête. L'état de santé d'Alain Chaumeaux nous soucie tous et l'esprit de fête parait un peu déplacé. Nous sommes très fiers de voir Air Europ afficher une vie de club sympathique et nous avons estimé qu'il est bon de parler de choses heureuses pour garder le moral en cette période sombre.
Toutes nos pensées se tournent vers Alain et sa famille à qui nous souhaitons un promt rétablissement.

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

Ce premier numéro de l'année est l'occasion de vous souhaiter une très bonne année 2020, et évidemment de vous épanouir dans vos activités aéronautiques.

C'est l'occasion également pour votre club de faire le bilan de l'année passée, qui a été marquée par :

un certain dynamisme de l'activité, avec un dépassement des 1000 heures de vol, ce qui n'était plus arrivé depuis quelques années.

une activité école qui se maintient, malgré un manque de rotation élèves due à des théoriques en retard

une bonne maitrise de la maintenance de nos avions couplée à une stabilité du prix de la 100LL

le tout se traduisant en un budget maitrisé et l'équilibre de nos comptes.

Mais nous aurons l'occasion de présenter ce bilan plus en détail lors de **l'Assemblée Générale qui aura lieu le samedi 7 Mars à 17h00,** à vos agendas !!

Que nous souhaiter pour 2020 ?

Evidemment, une météo favorable et le plaisir de voler, seul ou entre amis, en toute sécurité. Pour ce faire, votre bureau vous prépare toute une série d'activités, voyages, découvertes (vol de nuit, avion électrique, hydravion) et animations club, à commencer par un concours de dégustation de galettes des....reines, dès ce samedi 18 Janvier, qui nous donnera l'occasion de nous retrouver en toute convivialité.

En attendant, pensez à vous réinscrire avant de voler, afin d'être couvert par les assurances, et d'effectuer votre vol annuel avec instructeur, pour démarrer l'année en toute confiance après une période d'hibernation hivernale. **Bons vols à tous. Eric Scheid**

1000

C'est le nombre d'heures atteintes en cette fin d'année 2019. Un chiffre symbolique très attendu, atteint lors d'un vol effectué par Bruno Gialis.

Brrrr...

Il n'y a pas que le pilote qui tremble de froid sur le tarmac, il y aussi son avion ! Eric Guille en a fait l'expérience lors d'un vol vers le Havre, prévu à 10h le 30 décembre. Le temps de sortir sa machine du hangar et voilà que les ailes se couvrent de givre. Une situation à ne jamais croiser en vol... Alors, prudence et patience sont à prévoir. C'est ce qu'à fait Eric en repoussant son décollage à 13h30, où les conditions n'étaient plus prévues givrantes.

Une journée dans votre résidence secondaire...

... Bâtiment 221, Aéroport de Toussus-le-Noble.
N'oubliez pas d'assurer votre tour de permanence au club. C'est un moment sympa pour échanger entre pilotes, accueillir d'eventuels nouveaux et faire briller notre club. Pierre Lansalot-Basou est au commande pour vous placer sur le calendrier, n'hésitez pas à le contacter pour toutes questions.

Prenez la place du ministre !

Tenté par un petit vol sur l'avion électrique, comme l'a fait Jean-Baptiste Djebbari ministre des transports, le 6 janvier ? C'est possible car **le club a signé la convention et vous pouvez réserver vos vols sur l'Alpha Electro auprès de Jérôme Coornaert :** *jerome.coornaert@gmail.com*

On ne balise pas !

La balise de détresse du F-XD a été changée. C'est aujourd'hui un modèle portable, homologué, déclaré pour cet avion et fixé dans la soute à bagage. L'objet ressemble à un vieux téléphone. Il ne doit pas être manipulé (un accéléromètre intégré déclenche automatiquement la balise en cas de chute).

Ouiiiiiin dit le BB

Le 8 avril 2020, ce sera l'arrêt de la licence du brevet de base !
Une autre licence du genre sera sans doutes proposée par la DGAC mais il est trop tôt pour obtenir des informations sur la suite. Avis aux derniers candidats... c'est le moment de sprinter.

40 %

des heures totales, voir un peu plus, sur l'année sont faites en instruction.

ON BICHONNE LE club

MERCI AUX NOMBREUX MEMBRES QUI SONT VENUS BICHONNER LE CLUB !

Eric en pleine réfection des faux plafonds

Nos alpinistes du rangement

Eric ne plaisante pas avec la mécanique

ILS ONT BRAVÉ LE MAUVAIS TEMPS…

C'est sous une pluie battante et un froid de canard que les membres du club se sont retrouvés pour nettoyer, réparer, astiquer et ranger notre patrimoine aéro.

Il y avait le clan des rangeurs fous qui, du haut d'une grande échelle, se sont mis à trier et classer tout ce qui traine pour le mettre bien comme il faut sur le toit du cabanon du hangar.

Bravant les paquets d'eau, certains ont attaqué le lavage de fond en comble des avions sur le tarmac. Ils en avait bien besoin et on se demande bien pourquoi…

Pendant ce temps et armés d'une souffleuse à feuilles mortes, nos pilotes ont chassé les mottes de poussières et autres gravillons qui vivaient là depuis la nuit des temps. Maintenant, on pourrait presque lécher le sol… presque…

L'unité d'entretien n'a pas chomé car la mécanique ne s'arrête jamais et du renfort était bienvenu pour assister Patrick Bordier. L'occasion de voir les entrailles de nos fidèles destriers volants.

Quant au club house, il n'a pas été en reste car Eric Moret nous a refait toute l'isolation du faux plafond dans le couloir, lui conférant des airs de NASA avec les dalles d'aluminium.

Tout ça valait bien le coup car nous avons rit, partagé et mangé une super raclette préparée par Pierre Lansalot-Basou, Eric et Delphine Scheid. Et comme la météo n'était pas au rendez-vous pour voler, on a même pu boire à votre santé.

Merci à tous pour cette belle journée !

Sarah Gialis

Une bonne raclette pour se réchauffer

Pierre se lance dans les amphi-cabines

Pour que **l'aviation** légère reste un plaisir…

LA PRINCIPALE CAUSE D'ACCIDENT A POUR ORIGINE LES APPROCHES NON STABILISÉES.

L'atterrissage doit être constitué de deux trajectoires rectilignes en descente. Les paliers, les atterrissages en « petite cuillère » sont autant de fautes pouvant conduire à un accident. Les majorations de vitesse que chacun rajoute de sa propre initiative sont à l'origine de la majorité des accidents en aviation légère. Là, peut-être plus qu'ailleurs, il convient de respecter les directives du MANEX et en particulier les pré-affichages qui y sont donnés. La puissance doit être stabilisée et l'on doit proscrire toute variation importante de puissance. On gardera en tête, que les indications de l'anémomètre ne sont valables que lorsque l'approche est stabilisée. Elles sont donc un contrôle et pas un élément de pilotage.

UNE DEUXIÈME CAUSE A POUR ORIGINE LES DÉCROCHAGES:

La circulation de l'air autour de l'aile résulte d'une compétition entre la viscosité et les forces d'inertie. Temps que l'influence de la viscosité domine, l'écoulement est stable, on parle d'écoulement laminaire. Quand l'action des forces d'inertie devient dominante, l'écoulement se désorganise et devient turbulent entraînant une brusque chute de la portance. C'est l'augmentation de l'incidence au-delà d'un certain angle qui est à l'origine de ce changement brutal. On notera que le décrochage peut se produire à différentes vitesses et même à des vitesse élevées, puisque son origine est l'incidence et non la vitesse. En général, plus le décrochage se produit à vitesse élevée, plus il est brutal car il est associé à un dépassement plus important de l'incidence limite. Prendre la vitesse comme origine du décrochage conduit le pilote à majorer sa vitesse, particulièrement en approche ce qui conduit à une approche non stabilisée avec un risque d'accident accru.

EN RÉSUMÉ :

On retiendra qu'une vitesse excessive diminue la sécurité alors que c'est la valeur exagérée de l'incidence qui conduit au décrochage. Cette valeur exagérée découle directement d'une mauvaise compréhension du phénomène de décrochage ;. En voulant améliorer la sécurité, de fait, on la diminue. Le meilleurs guide en matière de sécurité : Respecter le MANEX.

LES FAUTES QUI PEUVENT CONDUIRE AU DÉCROCHAGE ACCIDENTEL :

Au décollage, une assiette à cabrer trop importante parce que l'on veut à tout prix que les roues quittent le sol. Je rappelle que Vr est la vitesse à laquelle la rotation est initié, pas la vitesse où les roues doivent quitter le sol. Ne pas « tirer brutalement sur le manche » à Vr !

Autre circonstance fréquente, le dernier virage. Une faute courante est de voir l'assiette en dernier virage prendre une valeur correspondant à la montée, ce qui bien sûr augmente l'incidence. L'autre erreur courante et particulièrement dangereuse, est de serrer le dernier virage en raison d'un manque d'anticipation. Utilisant un raccourci , on peut dire que l'avion ne décroche pas, c'est le pilote qui le fait décrocher.

LES VRILLES INVOLONTAIRES

Si l'on se réfère au manuel de formation de l'ENAC, on note que la majorité des vrilles involontaires se produit à basse hauteur et ne sont par conséquent pas rattrapables, même par un pilote entraîné à cet exercice. La seule parade est d'éviter les situations qui conduisent à la vrille involontaire. On notera que la procédure de sortie de vrille sur certains avions utilisés en entraînement (CAP10) diffère de la procédure recommandée pour nos avions. La confusion entre ces deux méthodes peut conduire à une catastrophe (rapport BEA). **A. Chaumeaux et C. Durand**

LE CLUB des années folles

AIR EUROP CLUB RENOUE AVEC LA FÊTE POUR LE PLUS GRAND PLAISIR DES PILOTES ET DE LEUR ENTOURAGE. UNE SOIRÉE POUR SE RETROUVER ET S'AMUSER SUR UN AIR DE CHARLESTON.

Cela s'était un peu perdu ces dernières années et nous étions tous râvis de voir revenir ces festivités. C'est l'occasion idéale pour se voir, se revoir ou faire connaissance avec les nouvelles têtes.
Les années folles étaient à l'honneur et pas mal de personnes ont joué le jeu des déguisements. Tobie a fait danser grands et petits sur une playslit d'époque. Brigitte, aidée de Sophie et Ramia, nous a concocté de divines verrines et de délicieuses brochettes marinées que de courageux volontaires sont allés faire griller à la plancha dans le froid de décembre.

Merci à vous tous pour cette belle soirée qui, je l'espère, sera le début d'une nouvelle série de bons moments. Je vous souhaite une très belle année 2020 ! **Sarah Gialis**

C'est pas du vent!

LE MAG **D'AIR EUROP CLUB,** LFPN

VOL EN AFRIQUE, EST-CE ENCORE POSSIBLE ?

Fort d'une double expérience de vol à l'extrême sud du continent Africain, successivement en 2013 puis en 2015, je contacte toujours le CTFC (Cape Town Flying Club), la structure semble avoir évolué depuis ces quelques années, le site internet à changé et ne permet plus de voir la liste et les photos des instructeurs, mais j'envoie quelques jours à l'avance mes intentions, Mariska qui me répondait si gentiment à quitté le club, quelqu'un d'autre doit me répondre, réponse toujours pas arrivée alors que le jour du départ arrive. Bon faut laisser tomber ce côté-là.

PILOTE CHERCHE PISTE

L'année dernière, la curiosité m'a poussé à regarder quels autres aérodromes pouvaient bien se cacher autour de la métropole péninsulienne (copyright pour ce nouveau mot). Trois se portent candidats :

Un terrain en bordure de l'autoroute N7 (qui monte du Cap en direction du Nord) m'avait attiré l'attention l'année dernière, il est discret derrière des arbres, mais un panneau l'a trahi. C'est l'aérodrome de Morningstar.

Un terrain qui semble plus dédié à la pratique du parachutisme, se trouve plus au Nord, on y accède par une piste que la route côtière R27 permet d'approcher. C'est l'aérodrome Delta 200.

Enfin un dernier se devine sur des cartes, il est situé à peu près à la même latitude que ce dernier mais plus à l'est, c'est à dire à l'intérieur des terres. Pour y accéder, il faut passer par le village de Philadelphia (ça laisse rêver). C'est l'aérodrome d'Altona.

Alors le but est de visiter les 3 sites puisque je n'ai pu rentrer en contact avec aucun d'entres eux. Et le premier sera l'aérodrome Delta : la piste, faites comme souvent de terre ondulée, restreint l'allure de l'automobiliste averti.On y découvre d'abord un hangar surmonté fièrement d'une manche à air, et ce jour, le vent souffle. La société Skydive semble le principale utilisateur de l'aérodrome, mais quelques autres hangars se devinent derrière.

ACTIVITÉ PARA EN COURS…

Tout un monde s'affaire dans le hangar, qui à plier un parachute, qui à attendre , harnaché, le tour suivant, qui enfin à regarder les vidéos prises pendant la descente. A l'entrée du hangar, un Cessna est à l'arrêt, le capot moteur descendu. Pendant ce temps là, un autre Cessna ne cesse les rotations. Je me présente, comme pilote privé Français et demande la possibilité de, quand la charge des rotations se sera calmée, à pouvoir faire un tour dans le Cessna avec un pilote. Hélas la réponse est négative, pour la bonne raison que tous les sièges ont été retirés pour laisser la place à ses passagers fugaces.
Mais alors comment est la piste. Interdiction de s'en approcher, question de sécurité. Alors le plus simple est de retourner sur la piste (pour voitures) qui ne se trouve qu'à quelques mètres du seuil de piste. Il s'agit d'une piste sommaire mais dure, orientée Nord - Sud. Elle ne semble pas disposer de numérotation de QFU. Dès que les parachutistes ont rejoins la terre ferme, l'avion se pointe en finale vers le Sud et se pose puis attends sa prochaine fournée. Finalement je prends congé du club (ou entreprise ?) en pleine effervescence, pour reprendre la route vers mon étape suivante.

SUR LA PISTE

Il suffit de poursuivre cette piste en terre vers l'Est pour se diriger vers l'aérodrome d'Altona. Passée une fabrique de briques, les routes successives R304 puis R58 sont un plaisir à suivre. Le panneau suivant, bien local, est bien pour la route, pas pour la piste que je cherche encore. Alors là, c'est la surprise et le dépaysement. On traverse de grandes surface cultivées (le blé a été récolté, les agriculteurs Sud-Africains ramassent les bottes de paille, on voit près des fermes des machines surdimensionnées). Où se trouve le terrain ? Rien aux alentours ne laisse suspecter la présence de la moindre piste ni de la moindre manche à air. Finalement elle se trouve bien là, en terre, mais sans aucun balisage ni la moindre infrastructure. Surprenant, à part des champs à perte de vue, seul un petit cimetière se laisse distinguer, abrité du soleil par un bosquet d'arbres.

FANTÔMES ET NIDS D'AUTRUCHES

Intrigué, je descends de voiture et arpente cette piste fantôme, effectivement même si elle semble comme abandonnée, je n'ai pu repérer le moindre nid de poule (la poule Sud-africaine s'appelant l'autruche, ceci explique cela). Regardant à gauche… puis à droite, le tracé semble net, son orientation est grosso modo Est – Ouest. Il n'y a effectivement rien à voir. Aucun mouvement si ce n'est l'agitation des feuilles couvrant ce cimetière. D'ailleurs quel est ce cimetière, a-t-il un lien avec cette piste mystérieuse ? Je n'aurai aucune réponse, pas âme qui vive pour me le dire. Alors que reste-t-il à faire, moi qui espérait trouver un avion pour m'emmener dans les airs ? Je remonte dans la voiture, m'approche de la piste, regarde à gauche puis à droite, rien en vue, je m'engage sur la piste, la remonte en vitesse et m'aligne au seuil de piste que j'imagine être la 24, puis mets les gaz et me voici en passe de franchir les 100Km/h sur cette piste improbable (le compteur de la voiture, une petite Renault Kwid, n'affiche pas les kts). Je m'arrête finalement car j'ai du mal à distinguer la fin de la piste et ne voudrais pas me retrouver ensablé ou en mauvaise autre posture. Ca la foutrait mal d'aller expliquer au fermier du coin que j'ai raté mon atterrissage et fait une sortie de piste.

ICI, FOX-RENAULT KWID…

En fait je devine la réponse à toutes mes questions, les alentours agricoles et la proximité d'une ferme, me laisse envisager que la piste est sans doute utilisée pour l'épandage agrochimique. Heureusement que la fin des moissons m'a permis de ne pas me retrouver nez-à-nez avec une de ces sauterelles qui laisse couler de ses ailes ces nuées chimiques qui ne m'auraient pas enchantées. Bref, cette seconde étape m'aura fait rêvé, et sans doute enfreindre une règle imparable ailleurs : essayer de décoler avec sa voiture d'une piste d'aérodrome, est illusoire et tout à fait interdit. Promis Jérôme, je ne réessayerai plus. **Bruno Combe**

Le billet DU Mexicain

Allo la tour ? Y'a un bœuf dans le cockpit.

Lors de mon dernier voyage en Guadeloupe, j'ai eu la chance de rencontrer Simon Hayot qui m'a fait la sympathie de m'emmener faire un vol découverte en ULM au dessus de la fameuse pointe des châteaux (un article du mexicain portera sur ce vol). Simon est un sacré personnage, un pilote avec plus de 20000 heures de vol mais surtout une expérience incroyable dans les Antilles. Si je vous parle de lui, c'est pour vous conseiller son livre à la fois hilarant et émouvant « Allô la tour ? Y'a un bœuf dans le cockpit ! ».

Le livre commence comme le récit presque « banal » d'un jeune de 23 ans, passionné d'aéronautique et désirant vivre de sa passion. Très rapidement, Simon Hayot nous relate ses années de pilotage au manche du mythique DC3 dans un décor paradisiaque : les îles Caraïbes des années 70-80.Vous découvrirez dans ce livre comment l'équipage du DC3 débarque sa cargaison (des chevaux), attache les bêtes à la clôture de l'aéroport de Trinidad, et s'envole sans autre formalité. Et voler à 1500 ft /sol de nuit au dessus de la mer en racontant au contrôle de Pointe-à-Pitre qu'on est à 7000 ft ? Ou encore transporter dans le même avion de la nitroglycérine et les détonateurs vers Curaçao ! Un vrai délire... Les pérégrinations de Simon Hayot sont toutes réelles et absolument authentiques. Des photos dans le livre vous donne une preuve de la véracité de ses souvenirs.

Si un jour vous passez par la Guadeloupe, et que vous allez faire un tour du coté de St François un dimanche, faites un tour sur l'aérodrome (TFFC) et demandez si Simon n'est pas dans les parages. Vous allez passez un très bon moment surtout si vous lui dites que vous aimeriez faire un tour sur la «Mobylette à Grincheux» **Karim Kokar**