



C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Aéro RANDO À L'ILE D'YEU

**INFO
SÉCURITÉ**

LES CONSEILS
DE BAPTISTE

POINT KT
BILAN SUR SA
MÉSAVENTURE

JXD

**PRINTEMPS
2026**

- ▶ LE MOT DU PRÉSIDENT
- ▶ LA VIE DU CLUB
- ▶ CARTES POSTALES
- ▶ NOURETTE EN IMAGES
- ▶ ARRIVÉE DU F-HTSU
- ▶ LES PHOTOS DU MOIS
- ▶ RASSEMBLEMENT ELIXIR
- ▶ ÉCOSYSTÈMES D'UN AÉROPORT
- ▶ DÉCOUVRIR L'HÉLICO

CONVOYAGE

RÉCIT D'UNE JOURNÉE
À LA ROCHELLE

C'EST LE NOOORD

DÉCOUVERTE D'UN
FESTIVAL DE GRAFFITIS

LA VIE DU CLUB



Clic! Pour participer

ON S'ÉCRIT ?

Afin de fluidifier les échanges du club, un espace google a été créé. Des adresses nominatives ou par fonction ont également été mises en place. Pour me faire parvenir vos contributions textes et/ou images, vous pouvez désormais m'écrire sur sarah@aireuropclub.fr



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

L'été 2026 s'annonce riche en activités pour notre club !

Avec 98 membres à date, notre communauté continue de grandir et de partager sa passion pour l'aviation. Nos récentes sorties ont été un franc succès avec notamment l'aéro-rando à l'Île d'Yeu ou les vols de découverte avec l'association Nourette qui ont permis à 25 passagers, dont des enfants malades, de découvrir les joies du vol.

Côté formation, nous célébrons le nouveau brevet PPL de Patrick Thomas et suivons avec attention les 14 élèves actuellement en formation. Notre flotte évolue également avec la sortie de révision du F-HBBR, qui est dorénavant en vente, et les travaux en cours sur nos autres appareils pour maintenir le plus haut niveau de sécurité, marqué par le retour du XD rénové.

La hausse continue des carburants nous oblige à rester vigilants sur nos tarifs, que nous adapterons en dernier recours, la trésorerie du club étant mise à l'épreuve.


L'agenda estival s'annonce passionnant avec le Tech'Talk Elixir à Biscarosse, le tour des Îles Anglo-Normandes fin juin, et peut-être notre participation au prestigieux Fly-In Rotax en Autriche en août. Ces événements illustrent parfaitement l'esprit d'aventure et de partage qui anime notre club.

Continuons ensemble à faire vivre cette belle passion qui nous unit ! Bons vols, **Eric Scheid**

AGENDA

- **Samedi 13 juin** : Aéro-rando à Amboise (LFEF)
- **Du jeudi 25 au mardi 30 juin** : Voyage club dans les Îles Anglo-Normandes (UK)
- **Samedi 19 septembre** : Aéro-rando dans les caves de Champagne (LFQA)
- **Dimanche 27 septembre** : Vol découverte avec l'association Nourette

 Réservations auprès de **Pierre Lansalot-Basou**

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

Clic!



De Sceaux-Saint-Cloud à Air Europ club...



Le nouveau logo a même des déclinaisons. Plus épuré pour les documents administratifs et au trait blanc uni quand il est dans une photo ou un fond de couleur

AIR EUROPE ÉVOLUE, SON LOGO SUIT

Présenté lors de l'assemblée générale, le nouveau logo a été déployé sur tous les supports de communication et ce n'est pas fini. En effet, les panneaux et la bannière sur les bâtiments se verront mises à jour dès que nous aurons trouvé l'imprimeur capable de les mettre en place sans dangers. On vous prépare aussi quelques petites surprises à venir...


 UN GRAND BRAVO AU BREVETÉ !
 → Patrick THOMAS le 07/05/2026

LA BIENVENUE À BAPTISTE PREVOST, NOUVEL FI



Je suis ravi de revenir dans l'aéro-club comme instructeur. J'ai effectué une partie de mon mûrissement au sein de l'aéro-club entre 2024 et 2025 ! Je suis par la suite parti en Bretagne chez Iroise Aero Formation, pour ma formation CPL IR/ME. Plus récemment je suis revenu sur Toussus le noble pour faire mon FI chez nos voisins, Aéropyrénées ! Je serais ravi de vous (re)découvrir en vol ou au club. À très vite !



Un petit rappel sur la gestion d'un incendie.

- Feu de classe A** : matières solides comme le carton, le tissu et le bois
- Feu de classe B** : liquides ou solides liquéfiables comme l'essence ou les solvants
- Feu de classe C** : gaz comme le méthane, le propane, l'acétylène...
- Feu de classe D** : métaux comme la limaille de fer, les poussières métalliques, l'aluminium...
- Feu de classe F** : matières grasses de cuisson comme l'huile de friteuse
- Feu de classe E** : tableau électrique, matériel informatique, groupe électrogène...

- Chiffon pour étouffer** → F
- Extincteur à eau** → A et B
- Extincteur à poudre** → C, A et B
- Extincteur à poudre spéciale** → D
- Extincteur à gaz CO₂** → B et E
- Extincteur à mousse** → B et A



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



Carte postale du
Château de Vieira
do Minho, au Portugal,
envoyée par Nelson



Tour de Moorea, décollage
de NTAA (Papeete, Faa),
postée par Khan



VECTEEZY.COM



“ Hello le club, j'envoie les photos de notre virée au cap Ferret et Arcachon avec Julien Girot du week-end.

L'idée de la sortie était de faire ma navigation de 300Nm sur 3 aéroports différents pour valider mon entrée en formation CPL. Titulaire déjà de l'ATPL théorique et de la qualification de vol aux instruments (IFR) il me manquait que le CPL pour geler mon ATPL (ATPL Frozen) et finaliser ma formation de pilote de ligne.

De fait, j'ai fait l'aller le samedi pour Arcachon (LFCH) avec une escale à Royan (LFCY) et Julien a fait le retour le lendemain vers Toussus avec une escale à Poitiers (LFBI). Adel ”





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



Nourette

Encore une journée fantastique avec l'association Nourette ! Nourette s'organise avec les hôpitaux pour faire venir au club des enfants atteints de maladie avec leur famille et nos pilotes bénévoles les amènent voler. Rien de plus beau à voir que tous ces beaux sourires, d'autant que la météo de ce 7 juin était extraordinaire et peu de monde volait sur la plateforme. Des conditions idéales pour des baptêmes. Une session est prévue en septembre et, si vous avez les minimas demandés, venez participer. C'est super !





C'est pas du vent!

LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN



Elixir

LA FOLLE SEMAINE

la suite

Suite à la livraison au club du premier Élixir (F-HTSO) effectuée le 1^{er} Novembre dernier (voir le journal club de Décembre 2025), un deuxième Elixir a été réceptionné par des membres du club le mardi 23 décembre 2025 avant d'être convoyé le même jour à destination de Toussus. Voici le récit de la suite de la folle semaine des Elixirs.

Mardi 23 Décembre, 09h00

Arrivés la veille en voiture à La Rochelle, trois membres du club (Frédéric, Pierre et Tobie) ont rendez-vous aujourd'hui chez Elixir Aircraft pour la livraison du deuxième avion Élixir du club (F-HTSU).

Accueillis par Fabiola, Sales Administration Manager chez Elixir, cette matinée est rythmée par les mêmes étapes de livraison que pour notre premier Élixir :

1. Présentation et tour de l'avion pour inspection visuelle dans le showroom du constructeur
2. Vol de réception effectué par Frédéric avec Edgar, instructeur chez Élixir
3. Signature du bon de livraison par Tobie
4. Photo devant notre nouvel avion
5. Déjeuner offert par Élixir
6. Avitaillement en SP98 E5 offert par Elixir (40 litres)

Mardi 23 Décembre, 14h00

F-HTSU et son équipage (Frédéric et Pierre) sont prêts pour effectuer le convoyage de l'avion jusqu'à Toussus le Noble. La météo est splendide et froide à La Rochelle : le départ s'effectue sous les meilleures conditions météorologiques et l'avion se comporte parfaitement bien en vol sous pilote automatique à 2500 pieds QNH. Arrivés aux environs de Cholet, une couche nuageuse soudée à basse altitude (1000 pieds) apparaît et oblige l'équipage à passer au-dessus (vol on-top). La progression de l'avion se poursuit en vol On-Top en direction d'Angers où la couche ne disparaît pas. Vues les derniers bulletins météo sur Toussus (couche soudée à basse altitude), il apparaît plus prudent de se dérouter vers un autre terrain. Deux possibilités sont étudiées : Rennes (LFRN) où la météo est parfaite, et Le Mans (LFRM). Cette deuxième option est finalement retenue pour sa proximité par rapport à notre route initiale et pour économiser le carburant. Une trouée dans la couche permet à l'équipage de descendre et d'atterrir au Mans (LFRM).

Après 1h48 de vol, l'avion est parké à l'extérieur, et son équipage rejoint Toussus le Noble grâce à Tobie venu nous chercher en voiture. Notre retour en voiture, tout en laissant F-HTSU derrière nous, n'était pas vraiment ce qui était prévu initialement. Ce choix était cependant le meilleur car, une fois

arrivés à Toussus, nous constatons que les mauvaises conditions météo locales sont également présentes et nous auraié obligé de nous dérouter de toutes manières.

Vendredi 26 Décembre, 09h00

Après le déroutement de F-HTSU et de son équipage au Mans pour cause de mauvaise météo, un deuxième convoyage est aussitôt planifié pour aujourd'hui. Adel, Frédéric et Pierre se sont rendus disponibles pour aller en voiture jusqu'au Mans où nous arrivons sur place à 09h00.

Depuis le jour où nous avons laissé F-HTSU sur le parking avion en extérieur, une vague de froid s'est abattue sur la partie Nord de la France. Sur le parking du Mans, nous retrouvons bien F-HTSU, recouvert d'une belle couche de givre et de glace. Sans protection pour la verrière ou pour le cache-pitot, l'avion est ainsi resté 2 jours et deux nuits en plein froid. La première étape est donc d'enlever toute cette couche de givre et de glace qui s'est invitée sur la verrière, les ailes, l'empennage arrière et le fuselage. Avec un grattoir en plastique, le dégivrage prendra 30 minutes. Une fois l'avion débarrassé de toute sa gangue de glace, nous effectuons une visite prévol de l'avion. Le liquide de refroidissement n'a pas gelé, ce qui nous rassure. Tout semble nominal.

A la première tentative, le démarrage du moteur est inopérant. A la deuxième tentative, le moteur démarre, mais tousse puis s'arrête. Frédéric aperçoit alors un voyant « Master Caution » qui s'allume. La troisième tentative est la bonne. L'avion avait vraiment très froid ! Pour plus de sécurité, Frédéric et Adel effectuent ensuite un roulage puis une accélération/arrêt sur la piste 02 du Mans pour vérifier que tout est nominal. Retour ensuite au parking pour constater que tout est ok et que l'avion est bon pour le service. Ouf ! Pierre rajoute ensuite 22 litres de SP98 E5 via un jerrican amené spécialement pour l'occasion. L'avion dispose maintenant de 55 litres d'essence, pour une meilleure autonomie. Frédéric et Adel montent à bord.

Après avoir salué Pierre resté au sol, l'équipage de F-HTSU décolle de la piste 02 du Mans en direction de Toussus vers 11h45.

Vendredi 26 Décembre, 13h00

Après un vol d'une heure, F-HTSU arrive sans encombre à Toussus et rejoint son frère jumeau F-HTSO sur le parking du club vers 13h00. F-HTSU aura consommé 20 litres d'essence pendant ce vol retour.

Le convoyage des deux avions Elixir n'aura pas été une partie de tout repos, mais l'aéroclub dispose maintenant de deux nouveaux avions pour son école de pilotage dans un premier temps. Bons vols !

Par Pierre Lansalot-Basou

Bilan de l'accident du **KT** (VU DU TRÉSORIER, EN TOUTE FRANCHISE)

En février 2025, le KT sort de piste dans l'axe à l'atterrissage à Granville. Une petite bute de 10 cm, et le train avant s'efface sous le moteur, l'hélice touche ainsi que le cône d'hélice, témoignant d'une chandelle due à une vitesse résiduelle relativement importante au moment de l'impact. Heureusement il n'y pas eu de dégâts corporels.

L'avion est transféré dans un coin de hangar de l'aéroclub de Granville déjà bien rempli. Laisser un avion, qui plus est accidenté, dehors en bord de mer pendant longtemps n'est pas une situation d'avenir. Merci aux pompiers et au mécano de l'aéroclub de Granville pour leur support.

L'assurance est immédiatement contactée et un rendez-vous avec l'expert programmé le lundi suivant.

Patrick Bordier et moi (RTT pris) prenons la route de Granville au départ de Toussus pour rejoindre l'expert et le mécanicien Gerard (8h de route A/R dans la journée).

A la vue des dégâts l'expert évoque que l'avion pourrait ne pas être économiquement réparable (Alors qu'il avait été refait à neuf en 2019 et son moteur a été changé 2024), puis minimise les frais pour réduire l'indemnité. Patrick et moi échangeons des regards compris : Si c'est trop cher l'aéroclub toucherait certes l'indemnité assurée (50 000€ moins 1 500€ de franchise), mais perdrait l'avion, mais si pas assez cher l'indemnité baisserait en augmentant le reste à payer pour le club...

Il est convenu que nous devons estimer sur devis les réparations nécessaires en essayant de les minimiser car nous savons déjà que l'indemnité de l'assurance ne couvrira pas. En 2025, le KT était assuré à hauteur de 50 000€, insuffisant dans ce cas mais l'aéroclub n'avait jamais eu à faire face à un tel montant de réparation et les primes dépendent de la valeur assurée.

RÉPARATIONS À FAIRE

- VNIP moteur (Le moteur doit être déposé et envoyé dans un atelier pour vérifier qu'aucun élément interne n'est cassé ou tordu).
- Révision ou changement Magnetos
- Nouvelle hélice
- Train AV
- Bati Moteur
- Caisson sous cabine
- Divers pièces (Beaucoup beaucoup !)
- 3 semaines de main d'œuvre mini



La balise de piste a eu chaud!

Fin février nous sommes à peu près fixés, et nous mettons d'accord avec l'expert pour un remboursement sur devis de 44K€ ferme ce qui permettra au club de toucher l'indemnité immédiatement pour payer les factures à venir. Les travaux commencent rapidement. Le moteur est déposé avec ses magnetos par le mécano de Granville, destination la Belgique pour sa VNIP. Le bati-moteur est envoyé en révision à Montpellier, et les nombreuses pièces commandées auprès de CEAPR. Enfin une hélice neuve est commandée.

Nous missionnons Gerard qui est sur place de faire les réparations, en espérant que tout soit bouclé courant du mois de juin, cela nous semblait réaliste. Les pièces, le bati et l'hélice ont été reçus dans les 2 mois et Eric Guille, Patrick Bordier, et moi les avons livrés à Granville avec le SR20 (Eric et moi payons nos vols).

En juin l'atelier en Belgique nous informe qu'il ont une machine HS et cela a décalé la prise en charge du moteur après leur congés d'été. Le moteur n'est renvoyé à Granville que fin août.

En septembre, le moteur est remonté, et Patrick B me pilote en Wassmer avec Karim pour rapatrier l'avion. Le vol retour se passe bien, le moteur chauffe un peu. L'avion recommença à voler au club...

Pas longtemps. Quelques vols plus tard, nous découvrons des fuites d'huiles entre 2 carters. Surtout, le moteur vibre terriblement lors des essais au point d'attente. Vidange, changement de bougies, puis endoscopie des cylindres qui démontre que les segments laissent remonter de l'huile jusqu'aux bougies qui s'encrassent énormément. Contacté, l'atelier nous conseil de roder le moteur, les segments neufs ayant besoin de se roder. Mais après plusieurs essais au sol, nous persistons que décidément ce n'est pas normal et insistons pour que les belges fassent quelque chose.

BILAN FINANCIER

Pour bien mesurer l'impact, il faut relativiser : Le club a fait 1117 HDV en 2025 pour un résultat financier de presque nul (620€). En divisant les 51461 € par les 1117 HDV, l'aéroclub aurait pu baisser de 46€ les tarifs de l'HDV et avoir le même résultat sans l'accident.

51461 € c'est aussi plus de 2 fois le montant des cotisations encaissées en 2025.

Impact 2026 : La prime casse d'assurance en 2026 a pris 25% au moment où les Elixirs sont

arrivés et ont augmenté de 600 000€ la nouvelle base pour le calcul de la prime casse. Enfin c'est la trésorerie qui nous manque en ce début d'année pour être serein pour payer la rénovation du XD, et les réparations du BR pour pouvoir le vendre. Les emmerdes ont l'habitude de voler en escadrille. 2nd sortie de piste en 2025 (celle-là sans casse).

Je conclus sur le facteur humain, l'effet tunnel. En courte finale je pense qu'il est impératif de se

poser la question : Ai-je une approche stabilisée, dans l'axe, dans le plan, à la bonne vitesse ? S'il y a un doute, Go around ! Le risque, même faible, ne vaut vraiment pas la « chandelle ».

Enfin, les instructeurs sont là pour votre sécurité et celle de nos très chères machines. Ils vous apprendront toujours quelque chose. Il faut rester humble. **FLY ALWAYS SAFE, ALWAYS !** Par Tobie Maillet

Impact financier 2025 Accident KT

VNIP Moteur	-29 072 €
Transports moteur chez Loma Air	-1 083 €
Hélice neuve	-11 443 €
Main d'Œuvre	-10 213 €
Autres pièces à Pièces à changer	-14 240 €
Déplacements A/R Toussus-Granville	-794 €
Pertes d'exploitations non assurables	-29 207 €
2 A/R en avion : Payés par les pilotes	0 € (merci)
Temps passé par les membres bénévoles (~ 80h)	0 € (merci)
Total frais	-96 052 €
Prise en charge Assurance	+44 591 €
RESTE À CHARGE POUR LE CLUB	-51 461 €



C'est pas du vent!

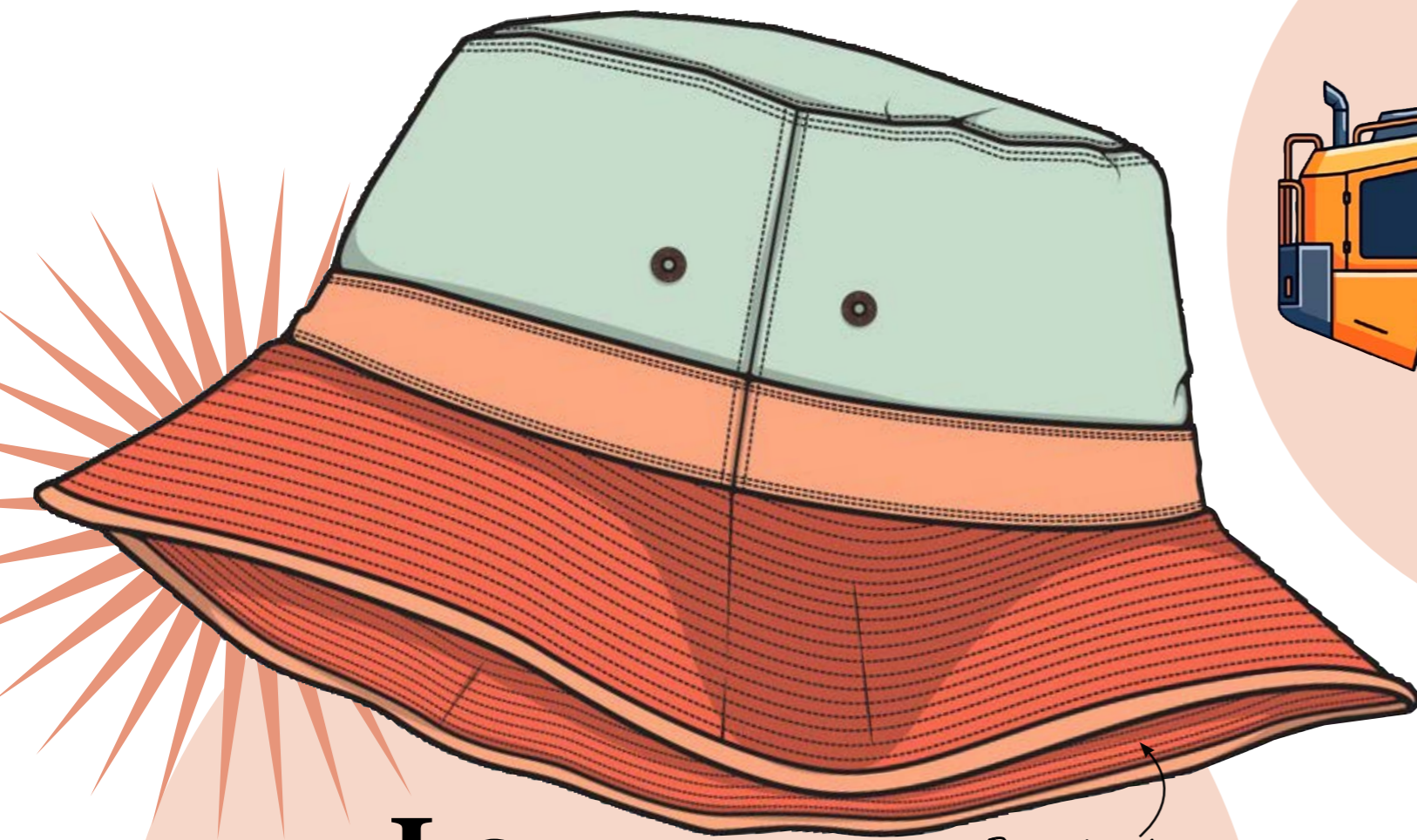
LE MAG D'AIR EUROPE CLUB, LFPN



« Oh, le petit nouveau ! »
dit le Robin d'un air étonné



« Hi hi,
c'est bien moi »
*répondit l'Elixir
en se marrant*



Le billet du CORRESPONDANT SECURITE

DANS CETTE ÉDITION NOUS ALLONS REVENIR SUR LES 2 THÉMATIQUES DU MOMENT. À SAVOIR L'UTILISATION DE TOUSSUS - PARIS - SACLAY - VERSAILLES EN MONOPISTE AINSI QUE LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS SUR L'EXPLOITATION DE L'ELIXIR.

Pas vraiment sexy mais terriblement efficace, le bob est l'accessoire indispensable sous la verrière



Les travaux d'infrastructure (sic) sur le terrain.

L'exploitation de la plateforme pose de nombreux challenges lors de toutes les phases du vol.

Malgré la présence de personnels et de balayuses chargés de superviser les traversées de taxiway au niveau du seuil 25, plusieurs aéroclubs ont laissé des hélices dans cette zone. Cela nous concerne au premier titre et ce d'autant plus la garde au sol faible des élixirs.

Prudence donc au roulage, prenez votre temps, en cas de doute arrêtez-vous.

Evidemment en l'air c'est une autre histoire, la situation peu sembler calme et brusquement le trafic augmenter fortement. Soyez prêt a toute éventualité, auxquelles vous aurez réfléchi lors d'un briefing arrivée bien léchée (on le délaisse souvent au titre de l'effet home sweet home).

Parmi ces éventualités réfléchissez bien à :

→ décollage avec une remise de gaz concomitante, remise de gaz avec instruction de virage vers le sud/nord des axes, attente diverses et variées avant S, attente à S 13 00 ft (vitesse réduite, proximité du sol).

→ Enfin connaissez vos trajectoires sur le bout des doigts dans les 2 sens d'utilisation, l'ATC utilise toutes les cartes qu'il a en main (base intérieure, extérieures, idem pour les traversiers).

Dernier item redouté la fermeture de piste et donc de terrain cause incident bloquant la piste. L'événement redouté n'a pas encore eu lieu mais vous devez l'avoir à l'esprit. C'est pourquoi à l'arrivée vous devez être en capacité de dérouter ailleurs. Ce qui explique la récente limitation que nous avons imposée de se poser à CS-15.

Enfin si vous utilisez la plateforme un jour d'auto information, la vigilance est de mise. N'hésitez surtout pas à remettre les gaz et faire un tour de piste si la séparation à la piste n'est pas respectée. Essayez de laisser passer les percées IFR, quitte à remettre les gazs. Communiquer à la radio à bon escient (concis et efficace)

VECTEEZY.COM

L'exploitation des élixirs

Chacun s'habitue à présent aux nouveautés dues au moteur rotax : approvisionnement en SP98, complément d'huile (rappel la différence entre le mini et le maxi sur la jauge 0.4l, une canette de coca). Suite au récent problème de réducteur nous confirmons qu'il faut absolument :

- retirer le démarreur à 1200 trs et pas avant, puis passer rapidement à 2 000 trs/min
- conserver mini 2000trs au roulage

Les spécificités de pilotage commencent à être connues. Nous avons tous peu d'expérience dessus, il faut prendre soin de ces machines. En cas de rebond n'hésitez pas à remettre les gazs, la lourdeur de la profondeur rend difficile le sauvetage d'un arrondi qui se déroule mal.

Une fois le train principal au sol, ne soufflez pas trop vite et restez concentré sur le contrôle latéral (profondeur en T et vent de travers sont rarement amis).

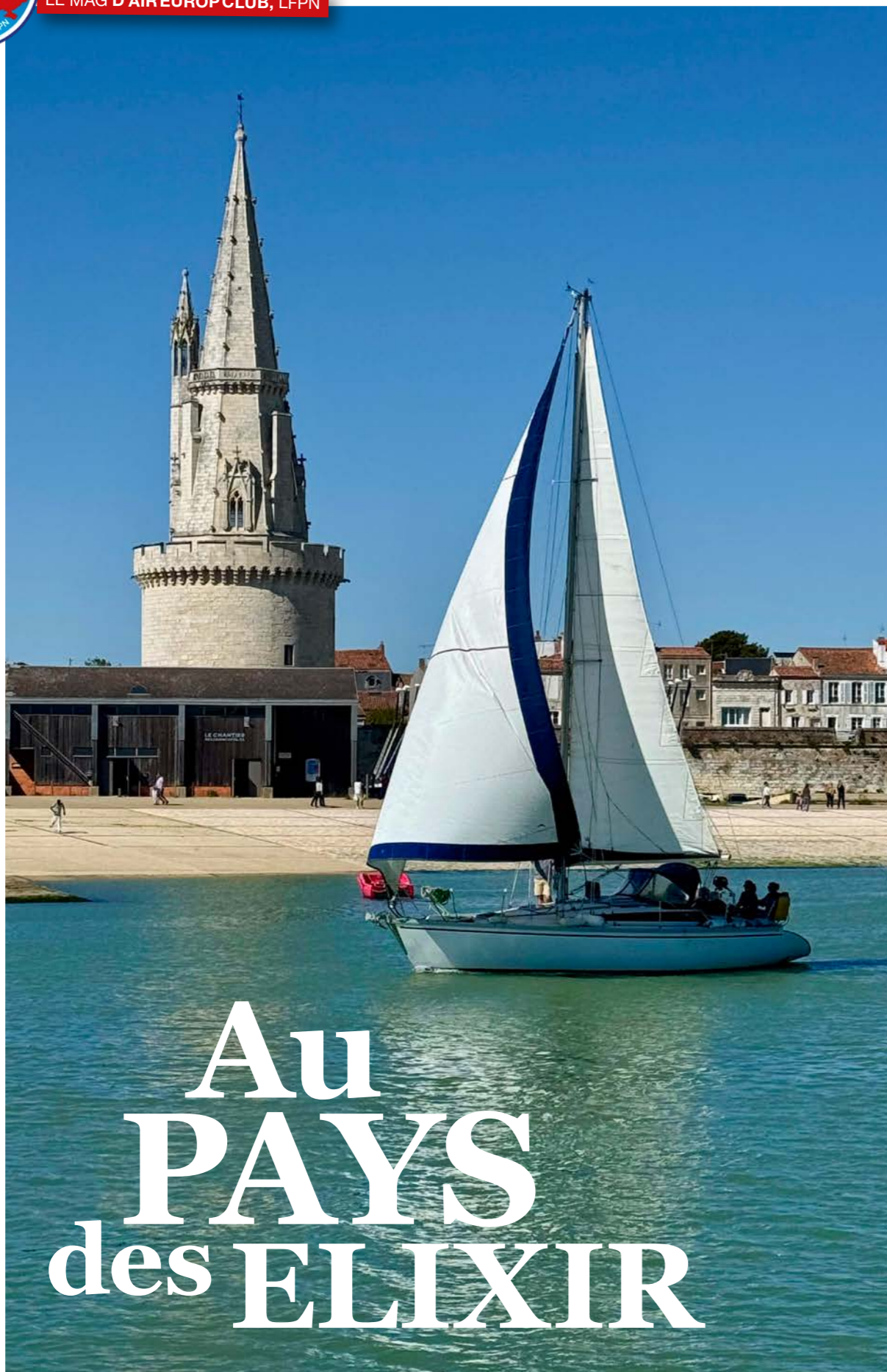
En cas d'alarme ou dysfonctionnement, pas de panique, des redondances sont prévues. Comme l'explique fort bien Airbus dans ces golden rules : 1/ on assure le pilotage immédiat (assiette / puissance / vitesse) 2/ On oriente la trajectoire (montée, descente, taux de roulis) 3/ on s'occupe de réfléchir au dysfonctionnement

Eviter les coups de chaud et de tonnerre

Dernier point de ce billet, les conditions climatiques estivales. A savoir chaleur et orages.

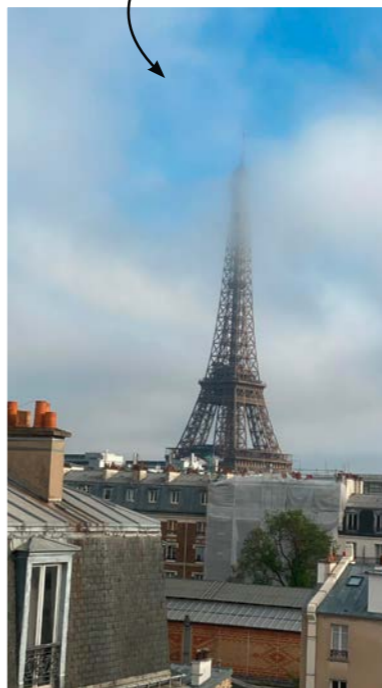
Vous avez tous conscience des contraintes. Elles peuvent être physiologiques (chapeau obligatoire en élixir...) ou liée à la machine. Les performances en été sur DR400 sont comme d'habitude à considérer et sur l'ELIXIR on vous demandera d'être vigilant quand à la température d'huile (défaut connu des rotax) et du liquide de refroidissement, surtout si vous patientez au départ... **Par Baptiste Fleuret**





Au PAYS des ELIXIR

Le fameux "départenvolomètre"



Un petit air de novembre



L'idée à ne pas suivre: ne demandez pas de tracter l'avion à la main depuis la pompe à essence parce que le parking vous paraît proche...



Le F-HTSU fait désormais partie de la bande à tagazous et, comme il s'est bien intégré, l'heure est déjà à la visite des 100 heures. Cette étape doit se faire impérativement à la Rochelle dans les ateliers de la maison-mère pour une dernière vérification du bébé avant autonomie définitive. Il faut donc organiser un convoi pour qu'un pilote dépose le TSU chez Elixir et que tout le monde reparte à bord du deuxième avion.

PHOTOGRAPHIES ET DESSINS SARAH GIALUIS

Autant dire que n'avoir comme seul choix que le KT, unique avion de voyage en activité en ce beau mois d'avril, nous arrange bien. En effet, le constat est vite établi que Eric, Tobie et moi-même sommes assez épicuriens côté bouffe... Cette garce de balance nous l'a rappelé ce matin. La garce !

Après un lever matinal un dimanche (pas facile d'être pilote), un petit déj, une douche et un tour sur cette garce de balance (la répétition ne se fait pas en bon français littéral mais il faut dire ce qui est ; c'est une garce), nous voilà finalement ralentis par une brume digne d'un mois de novembre.

Tobie est encore chez lui à Paris, quand nous sommes en train d'ouvrir les portes du hangar, car il se fie à son "départenvolomètre" ; j'ai cité la tour Eiffel. S'il n'en voit pas le bout, il attend. Et nous, on attend que Tobie voit le bout.

Mais nous sommes en avril et ce fichu brouillard se voit renvoyé dans les clous rapidement par un beau soleil qui me fait dire que j'ai bien fait de prendre mon maillot de bain. Les prévols sont effectuées et il n'y a plus qu'à assoir Tobie qui a finalement vu le bout plus vite qu'il ne le pensait.



"10 minutes top chrono, pas plus, après on décolle, Sarah"



Il est 14h passé et il n'y a aucun problème pour trouver à manger un dimanche midi car la ville est très touristique



Donc, nous voilà enfin en vol, cap à l'ouest toute, avec Eric aux commandes. Bruno pilote seul l'elixir pour sa première navigation à son bord. Petite pointe de trac au départ qui se dissipe vite.

Un autre avion part à la Rochelle, la tour croit donc qu'il s'y déroule un événement. Un simple convoyage, précisons-nous et, l'autre là, on le connaît même pô.

Nous entendons nos messages se croiser sur les SIV au milieu de discussions parfois tendues entre le contrôleur et un pilote qui semble foncer tout droit dans une zone où il ne devrait pas. Il nie et le contrôleur finit par lui demander s'il se repère à la carte ou au GPS. Au GPS, répond le pilote... soupir du contrôleur...

En tous cas, nous arrivons bien à la Rochelle et Bruno se voit soulagé d'avoir bien volé sur cette machine avec qui il vient de faire plus ample connaissance.

Le troisième laron (*qu'on connaît même pô*) suit de près Bruno au point que safesky passe tout son vol à biper un risque de collision. Tu parles d'un confort...

Le plein fait, les machines bien garées devant le hangar d'Elixir, nous apercevons un bus pour le centre ville. Tobie fonce le retenir pour que nous et les autres qu'on-connaît-même-pô puissions tous le prendre. Le chauffeur est un amour car il accepte alors que son trajet est chronométré.

Il est bon de savoir que cette ligne de bus est hyper pratique. Le dimanche, il n'y a que la 9 qui roule et ne passe que toutes les heures mais en semaine, la 1B a un rythme de rotations soutenu. Pas la peine de s'embêter avec un taxi. Le billet se règle directement en CB sur la borne près du conducteur.



Un peu de gel d'aloé vera, Eric?



"Allez, 15 minutes, pas plus, après on ferme les portes, Sarah"

Une expérience de centrage éloquent... l'avion penche bien à gauche.

Aaaah la Rochelle ! Très jolie ville, de super restos, de belles balades iodées... mais où est la plage ? J'ai pris mon maillot moi !

Curieusement, personne ne la voit. Alors, on marche et je dessine mais vite car Bruno a étrangement oublié l'ipad sur lequel je fais mes croquis habituellement. Je finis par penser que ma petite équipe n'a pas trop envie d'attendre un bain et des dessins et cela devient une certitude quand je me retrouve à dessiner sur un bout de papier la plage de l'autre côté de la ville ! En fait mes petits copains me la cachaient depuis le début pour être sûrs de ne pas y aller. Pire que ma balance ceux-là.

Et malheureusement, toutes les bonnes choses ont une fin. Il faut revenir au terrain. Le bus vient de passer à l'arrêt place de Verdun, le prochain sera donc dans une heure. Eric commande alors un Uber. Igor arrive, mutique, voûté et accroché à son volant comme s'il allait tomber. Etrange position. Je tente un axe de communication puisque je suis assise avec lui devant, mais je n'ai aucun succès. Igor nous déposera sans un mot à l'aéroport.

Tobie pilotera le retour, assisté d'Eric en copi. Depuis la place arrière, je peux admirer le magnifique coup de soleil de ce dernier sur la nuque. Je me lance aussi dans la communication par SMS avec Bruno qui a un souci car il n'entend rien. Problème d'intercom sur sa prise casque. Ma foi, il est plus locace qu'Igor malgré ça.

Et le pauvre, ne comprend plus rien à l'arrivée. Il nous voit nous agiter dans tous les sens à l'afût du moindre avion qui arrive dans l'entonnoir de Toussus. Chevreuse n'est pas actif, nous sommes 4 en route pour sierra, les remises de gaz s'enchaînent sur la seule piste ouverte de Toussus car un renard s'y promène. Sur ce, le contrôleur, nous dit fermer la tour en nous souhaitant bon courage avec le renard. Parfois, il vaut mieux avoir un intercom HS que d'être sourd. Un 360 de retardement, une chasse aux avions convergeants en auto-info et un renard plus tard, nous sommes posés. Bruno a enfin l'explication de tout ce bazar.

Une chose est sûre, c'est que cette journée est passée vite, trop vite, mais elle était géniale et notre équipe était super. Je ne peux que vous encourager à voyager entre amis. C'est la force de notre club et elle est bien belle (renseignez vous juste sur la localisation de la plage quand même...). **Par Sarah Gialis**



Une plage se cache dans cette image...



C'est pas du vent!

LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN



Biscarosse, entre Elixir & Tech'Talk & Hydravion

Suite à une publication sur sa newsletter, Elixir Aircraft propose à ses clients de les convier à la première édition du Tech Talk Elixir Aircraft. Cette journée, organisée le vendredi 12 juin dans le cadre exceptionnel de l'aérodrome de Biscarosse (LFBS), est dédiée aux échanges techniques et au partage d'expérience. Une rencontre très enrichissante humainement plus que techniquement pour cette première édition, comme l'ont vécu Pierre et Tobie qui se sont rendus sur place. Voici le récit de leur voyage.

Jeudi 11 juin (LFPN -> LFBN -> LFBS)

Rendez-vous au club ce jeudi à 11h00. Après avoir préparé F-HTSO et rempli la soute de l'avion (20 kilos de bagages), avoir vérifié la quantité de carburant embarquée (50 litres de carburant), nous décollons à 12h30 de Toussus le Noble (LFPN).

Notre première destination est l'aérodrome de Niort (LFBN) et il y a très peu de SUP AIPs actifs ce jour-là sur notre route. Sur la première branche (LFPN-LFBN, 186 Nm, 2h de vol), la météo est belle avec un plafond nuageux jusqu'à la Loire. F-HTSO grimpe et vole au-dessus des nuages au niveau de vol FL85 avec une TAS de 120 Kts. Le vol sur F-HTSO sous pilote automatique est un vrai plaisir et nous permet de profiter de la navigation et de la vue. Nous en profitons pour tester un nouvel appareil donné gracieusement par Michel Etienne, membre du club, pour détecter en vol les aéronefs situés dans un rayon donné (FLARM FLEX - https://www.finesse-max.com/shop/flr-flex-82921?srltid=AfmBOore4Rw3jXvZL18y6TAE9DxUHnQLhrM2r3_RuRx6AirZoqJu-ueB). Nous atterrissons à Niort à 14h30 et procédons à un changement de pilote ainsi qu'à l'avitaillement sur place (30 litres de 100 LL, paiement en CB H24). Nous sommes toujours très bien accueillis sur cet aérodrome qui fait tout pour les pilotes de passage (il y a même une VIP room ainsi qu'un véhicule de courtoisie qui sont mis à disposition sur l'aérodrome). Nous rencontrons sur place un autre équipage venu en Elixir dans sa magnifique livrée orange et grise métallisée (exemplaire n°12) : les deux pilotes viennent d'Yvetot et ils se rendent à Biscarosse également.

Après avoir changé de pilote, nous redécollons à 15h00 et reprenons notre navigation en direction de Biscarosse (LFBS), notre destination finale pour cette journée. Sur la seconde branche (LFBN-LFBS, 132 Nm, 1h20 de vol), nous avons une très belle météo ensoleillée et aucun nuage. Nous devons cependant voler sous les 3000 pieds QNH pour éviter les zones de Cognac qui sont actives ce jour-là (zones R49). Après avoir passé l'estuaire de la Gironde, nous restons à 2500 pieds QNH avant de descendre à 1500 pieds QNH (pour rester sous la TMA Aquitaine) jusqu'au bassin d'Arcachon où nous descendons ensuite à 1000 pieds QNH. Nous

resterons à cette altitude pour effectuer le transit côtier le long de la dune du Pyla et du Cap Ferret jusqu'à notre arrivée à Biscarrosse. Nous atterrissons sur la piste 27 de Biscarrosse (LFBS) à 16h20. Un parking en herbe est prévu pour accueillir tous les Elixirs inscrits soit une dizaine d'appareils venus de toute la France.

Sur place, après avoir stationné et mis sous bâche la verrière de l'avion, nous apercevons les premières tentes en cours de montage pour l'évènement Elixir qui commencera demain vendredi matin. Quelques têtes bien connus d'Elixir Aircraft nous accueillent, comme Marc Bouton le directeur du support ou encore Marine (communication) et Fabiola (vente). L'accueil est très chaleureux et on se sent un peu en famille. Elixir Aircraft a même prévu une navette pour pouvoir véhiculer ses invités : nous en profitons pour nous rendre en ville où nous attend notre véhicule de location loué quelques jours avant (<https://www.ulocation.com/accueil/vehicules/tourisme/berline.html>). De là, nous partons sur la route jusqu'à notre hôtel qui est situé sur les bords du lac de sanguinet, plus communément appelé « lac de cazaux » (https://www.pierreetvacances.com/fr-fr/fp_DGL_location-residence-le-domaine-de-gascogne). La soirée continue dans un restaurant à 19h00 que Pierre connaît bien, et qui est situé à proximité de l'hôtel (<https://www.histoiresde.com>). Vers 21h00, nous nous rendons ensuite à Biscarrosse-Plage pour assister au coucher de soleil sur l'océan dans un ciel sans nuage. Le ton est donné pour ce séjour de trois jours dans les Landes et dans le Sud-Ouest !

Vendredi 12 juin (LFBS)

Rendez-vous est donné ce matin à 09h00 à l'aérodrome de Biscarrosse. Il fait déjà 20 degrés à l'extérieur et il est prévu une température de 28° pour cet am. Nous sommes accueillis par Fabiola et Marine pour percevoir notre pass. Une quinzaine d'avions Elixir sont garés sur le parking en herbe, formant une haie d'honneur. Nous croisons Arthur Léopold-Léger, l'un des fondateurs d'Elixir Aircraft avec qui nous faisons une photo. L'accueil est très chaleureux et l'ambiance simple et bon enfant. Nous croisons de nombreux pilotes venus sur place pour l'occasion (propriétaires d'Elixir, membres de club, pilotes européens), mais aussi des personnes de l'ENAC (qui a commandé 30 Elixirs à partir de 2027). A travers des tours de table et des stands organisés sur cette journée, les invités vont pouvoir échanger

avec les principaux équipementiers d'Elixir Aircraft (Rotax, MT-Propeller, Technic Aviation, Beringer...) ainsi qu'avec les acteurs clés (leasing, CAMO, MRO, assureurs) de l'écosystème Elixir. Sur l'estrade, la maire de Biscarrosse ainsi qu'Arthur Léopold-Léger nous accueillent chaleureusement avant que ne soient lancés trois tours de table animés en anglais par un ancien pilote de chasse (nom de code : « Babouc »). A la fin de la matinée, le déjeuner est organisé sur place sous forme d'un buffet froid et chaud. Elixir Aircraft a prévu des vols de découverte à bord d'un avion Broussard venu spécialement de l'aérodrome de Lyon-Corbas pour l'occasion. En attendant, Elixir fait décoller trois Elixir, dont un prototype du fameux Elixir + également présent pour l'occasion. Une première mondiale pour ce nouvel avion qui sera destiné surtout pour le marché américain pour lequel Elixir Aircraft vient d'obtenir l'accord de commercialisation de son avion.

Pour cet après-midi, nous avons un autre programme de notre côté. Pierre propose à Tobie d'effectuer un vol en hydravion amphibie (Piper PA-18) basé chez Aquitaine Hydravions (<https://aquitaine-hydravions.fr/>), un aéroclub fondé à Biscarrosse en 2010 et où Pierre est membre/pilote hydravion depuis 2012. Nous décollons à 14h45 de l'aérodrome de Biscarrosse pour un vol d'1h23 durant lequel nous survolons d'abord le bassin d'Arcachon et ses sites remarquables (la pointe du cap ferret, la dune du pyla, l'île aux oiseaux), puis nous effectuons quelques amerrissages sur le célèbre lac de Biscarrosse. Dans les années 20, le lac de Biscarrosse avait été choisi pour assembler sur place, puis faire décoller les plus gros hydravions à coque du monde - de véritables bateaux volant - à destination de Fort-de-France et du nord de l'Afrique pour le compte de la Ligne Aérienne Latécoère - fondée par Pierre-Georges Latécoère, et qui donnera plus tard naissance à la fameuse compagnie Aéropostale et qui existe toujours aujourd'hui.

Le lac de Biscarrosse abrite actuellement le plus grand gisement de pétrole de France métropolitaine. Découvert après la Seconde Guerre Mondiale, l'exploitation landaise a fait grand bruit dans l'hexagone. Aujourd'hui, près de 70 ans plus tard, la cité pétrolière continue à produire de l'hydrocarbure (123 puits forés - 60 puits sont en activité dont 40 sur le lac).

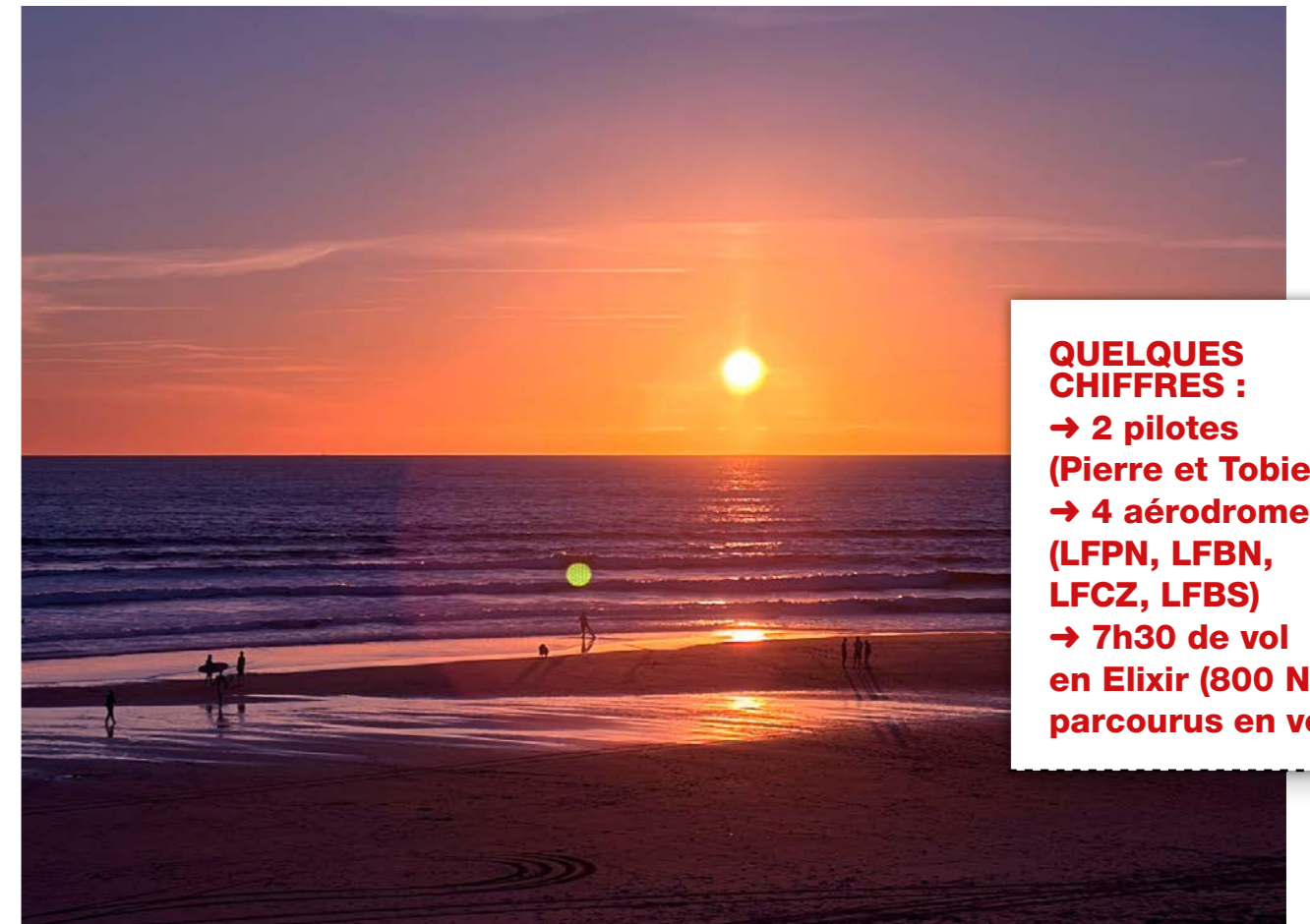
De retour de notre vol, nous rejoignons l'évènement Elixir vers 17h00. Le début de soirée commence avec un dîner organisé par Elixir où nous





C'est pas du vent!

LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN



QUELQUES CHIFFRES :

- 2 pilotes (Pierre et Tobie)
- 4 aérodromes (LFPN, LFBN, LFCZ, LFBS)
- 7h30 de vol en Elixir (800 Nm parcourus en vol)

échangeons avec les participants. Nous avons entre autre une très bonne discussion avec des représentants de l'ENAC qui nous apprennent avoir acheté 30 exemplaires qui seront livrés à partir de 2027. La soirée se termine comme elle a commencé, sous une belle météo et sous la chaleur.

Samedi 13 juin (LFBS -> LFCZ -> LFBN -> LFPN)

Après avoir rendu notre véhicule de location à 08h30, la navette d'Elixir vient nous chercher pour nous emmener à l'aérodrome de Biscarrosse. Après avoir dit au revoir à toute les équipes Elixir encore présentes ce matin, nous chargeons l'avion avant de décoller à 09h45 depuis la poste 09. Tobie pilote F-HTSO et Pierre lui sert de navigateur. Notre première destination est l'aérodrome de Mimizan (LFCZ) et il n'y aucun SUP AIP actifs ce jour-là sur notre route. Sur la première branche (LFBS-LFCZ, 25 Nm, 15' de vol), la météo est belle. Nous survolons d'abord le lac de Biscarrosse à 1000 pieds QNH avant de survoler la forêt des Landes à 1500 pieds QNH. Une fois arrivés sur place, nous avitaillons F-HTSO (30 litres de 100 LL, paiement en CB H24) avant de remonter vers le Nord.

Nous redécollons à 11h00, toujours avec Tobie comme pilote, pour prendre une prochaine navigation en direction de Niort (LFBN). Sur cette seconde branche (LFCZ-LFBN, 145 Nm, 1h30 de vol),

nous avons une très belle météo ensoleillée et aucun nuage à nouveau. Après avoir survolé l'aérodrome de Biscarrosse en direction du Nord à 1000 pieds d'altitude, nous apprenons que les zones militaires de Cazaux ne sont pas actives le week-end. Nous en profitons donc pour monter jusqu'à 3500 pieds pour longer la côte landaise avant d'atteindre notre altitude de croisière à 5500 pieds d'altitude après le bassin d'Arcachon et avant de survoler l'estuaire de la Gironde. Nous arrivons sur l'aérodrome de Niort à 12h35 et nous avitaillons à nouveau sur place (30 litres de 100 LL, paiement en CB H24).

Après avoir changé de pilote et nous être désaltéré (la chaleur sous la verrière déshydratant les corps à petit feu), nous redécollons à 13h25 et reprenons notre navigation en direction de Toussus (LFPN), notre destination finale. Sur la troisième branche (LFBN-LFPN, 185 Nm, 2h00 de vol), nous avons une très belle météo ensoleillée et aucun nuage. Le vol s'effectue sans histoire au niveau de vol FL75 pour un atterrissage sur la poste 25 droite à Toussus à 15h25.

Nous sommes ravis de ces trois jours passés dans le sud-ouest. Plus qu'une simple relation client-fournisseur, cet événement organisé par Elixir Aircraft a permis de belles rencontres humaines avec un fort sentiment d'appartenance à une vraie famille aéronautique. Vivement la deuxième édition l'année prochaine ! **Par Pierre Lansalot-Basou**



2025 - Les scientifiques d'Aérobiodiversité explorent le plan d'eau

Toussus UN ESPACE REMARQUABLE...

Un peu de contexte nourri par les années précédentes

166 hectares de plateforme, dont plus d'une centaine permettant de disposer d'une mosaïque d'une **vingtaine d'habitats** à la fois ouverts et arborés. C'est quoi un habitat ? Un espace de vie des espèces animales et végétales, jouant un rôle crucial dans la biodiversité.

La plateforme offre donc un contexte très favorable, avec une richesse biologique aussi bien floristique que faunistique importante **avec plus de 900 taxons répertoriés** (vue de loin, on pourrait dire « espèces », mais pour plus de précision : un taxon peut désigner une entité biologique quelconque, pour laquelle l'identification a pu être menée jusqu'au genre, à l'espèce, ou à la sous-espèce).

Les prospections réalisées par l'équipe d'Aérobiodiversité cette année 2025 ont permis de compléter l'inventaire des espèces (+178 en 2025) et suivre l'évolution des habitats en fonction de la gestion mise en place. A noter :

La plateforme possède de nombreuses espèces, en particulier **espèces d'intérêts bénéficiant de statuts de protection**, ainsi que **des habitats de grande importance**, comme les zones humides (dont la mouillère)

Toutefois, il est important de faire **attention aux espèces exotiques envahissantes** présentes sur le site. Même si celles-ci ne sont pas grandement étendues des actions de gestions adaptées sont à prioriser afin de maintenir la biodiversité de la plateforme.

Les actions de **gestion adaptées** (comme le choix précis des moments de fauche selon les endroits, ou l'attention à ne pas disséminer les espèces envahissantes par exemple lors d'intervention de fauche à proximité) sont importantes et ont pour but de maintenir et améliorer le site. Des conseils précis sont dispensés par les scientifiques d'Aérobiodiversité.

Et les visites ouvertes au public dans ce contexte ?

Les visites sont l'occasion pour nous de « passer de l'autre côté » - et de nous apercevoir que nous connaissons mal notre terrain... Le plan d'eau ? Vous l'avez vu, en atterrissant en 25R ? Les séparateurs d'hydrocarbures sont plus difficiles à voir. Nous avons vu entre les arbres un endroit où Turbotech effectue des essais. Et admiré le VOR enfin réparé... Et bien sûr, j'insiste sur toute la richesse végétale et animale que nous observons.

Les scientifiques ont du travail, ils sont deux dont un plus spécialisé dans les oiseaux, l'autre dans la flore, la personne d'ADP accompagnant étant « sachante » également. Ils doivent mener de front :

Des protocoles (caractérisation, suivi, évaluation) à poursuivre d'une année sur l'autre par exemple protocole EPOC (Estimation des Populations d'Oiseaux Communs)

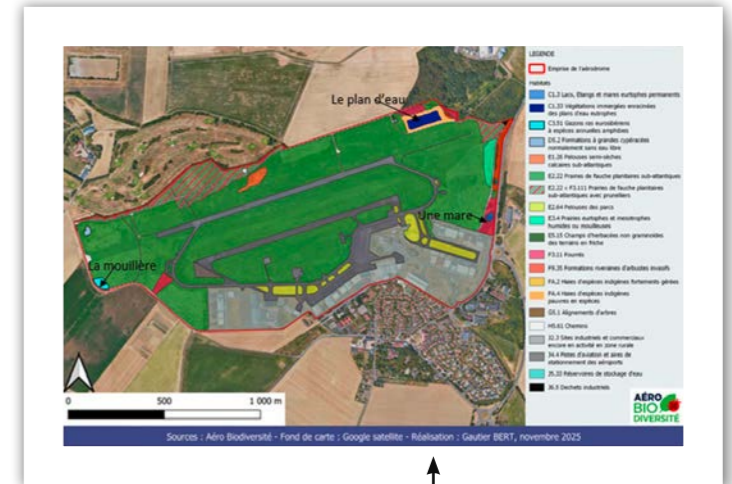
Nous avons participé le 12 mai au protocole SPIPOLL, consistant à choisir une surface réduite de (la même) fleur et à photographier tous les insectes qui s'y posent pendant 20 minutes.

Des protocoles à démarrer : le soir du 12 mai, l'équipe tentait de détecter des amphibiens.

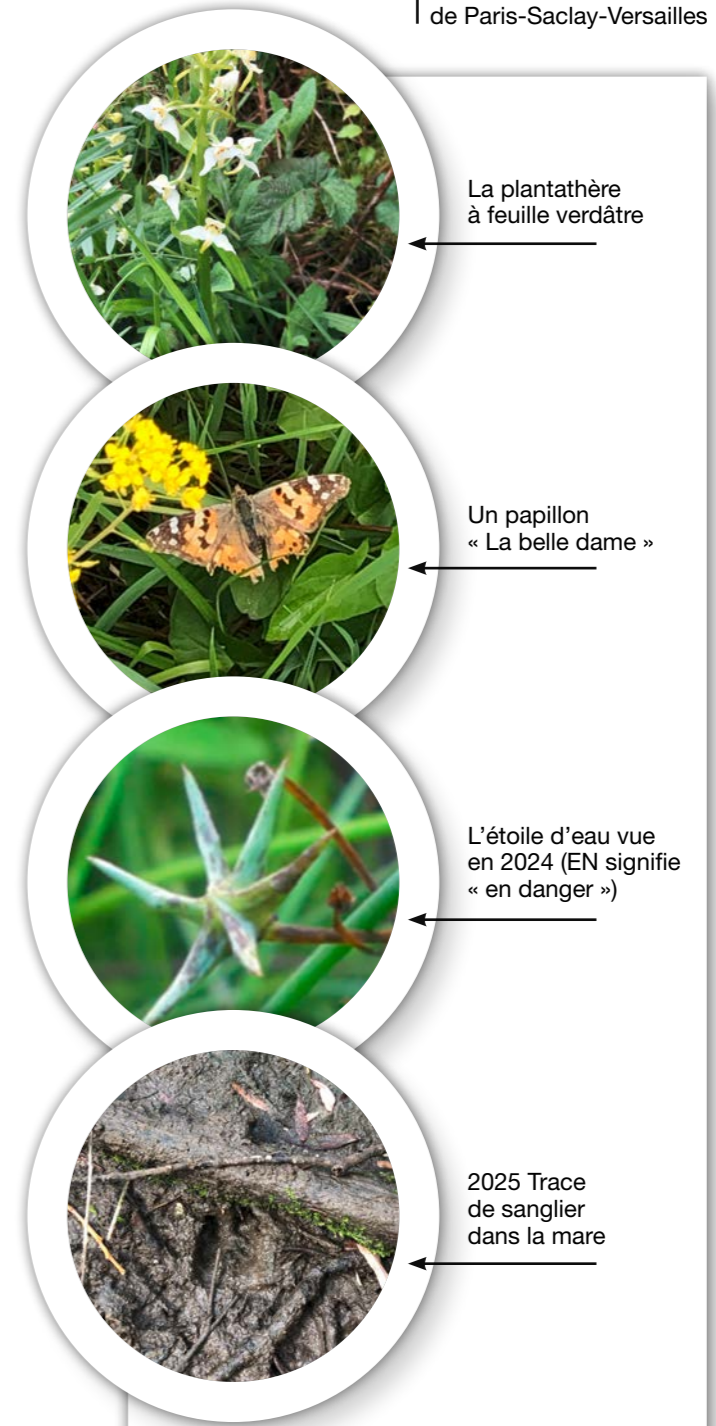
La cartographie des habitats : le 13 mai 2026, des quadrats de végétation sont réalisés. (Installer un carré, identifier, compter). En 2025, « une première », prospection sur le plan d'eau (°) en barque lors de la session effectuée en septembre, de l'habitat d'intérêt communautaire largement dominé par la Naiade marine (une plante aquatique).

Et aussi des Inventaires « opportunistes » : des observations sont réalisées tout au long du parcours (un régal), tout élément vivant entendu ou vu de toute sorte. Juste quelques exemples, des oiseaux -dont ballets de martinet, buse variable, foulques et poules d'eau sur le plan d'eau-, un ragondin, beaucoup de plantes (comme la plantathère* cette fois tout le long d'un talus humide), le renard, un lièvre tapi, des papillons*... pas de risques cette année avec les sangliers (des traces vues en 2025), ils ont été attrapés et conduits hors du terrain.

Parfois la recherche active d'une espèce, comme l'étoile d'eau dans la mouillère, vue en 2024, année humide, non vue en 2025. L'étoile d'eau peut reparaître 7 ans après... Et les scientifiques répondent aussi à nos questions, à nos attentes. Nous voilà comblés.
par Théa Siemons



Cartographie d'habitats actualisée de l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles



La plantathère à feuille verdâtre

Un papillon « La belle dame »

L'étoile d'eau vue en 2024 (EN signifie « en danger »)

2025 Trace de sanglier dans la mare



Charbon'heurs

UN FESTIVAL DE GRAFFITIS À PORTÉE D'AILES



Charbonheurs, qu'est-ce que c'est, ça vous dit quelque chose ? un peu d'imagination ? Un mélange de revue militaire et de joie de vivre ? je ne vois pas totalement.

A la croisée entre une matière fossile et l'industrie horlogère suisse ou jurassienne ? Ça ne s'arrange qu'en partie.

Un mélange de dureté et de bien être ? Là y-a du mieux. Et quel est rapport avec le journal du club ? Qu'est-ce que ça peut bien avoir sa place, comment je vais pouvoir le justifier au bureau, se demande la rédactrice en chef ?

Alors allons-y ... à Lens, un peu moins d'1H30 depuis Saclay. Tiens, là aussi il y a un lien, fragile, tiré par les cheveux (ne me parlez pas de machinottracté, j'en peux plus de ce jeu de mot) ... entre l'énergie du 20ème siècle et celle qui l'a précédée.

Voyage dans le passé

Alors nous sommes le 26 juillet 2025. Lens ancienne cité minière, voit une effervescence se préparer dans la rue Notre-Dame de Lorette. Je ne me souviens plus comment j'en ai eu vent, sans doute le journal télévisé de France 3 Nord Pas-de-Calais. Le fait est, décision est prise d'y aller la semaine qui suit.

La navigation par rapport au vol précédent vers Arras empreinte le même chemin, mais demande d'aller un tout petit peu plus loin, en frôlant la zone de Lille Lesquin qu'on contacte au préalable (toujours charmants). La ville de Lens se distingue bien après

celle d'Arras. Le terrain en herbe devrait être à peu près par là. Oui c'est ça. De loin l'inscription LENS en lettres blanches sur le toit en tôles d'un hangar ne se voit pas mais en approchant de la verticale, aucun doute n'est permis.

A ce que je me souviens, le posé est impeccable, sur la grande piste car le vent est bien orienté.

Vite au parking car un bus m'attend. Le n° B3 (comprendre Bulle 3) dont l'arrêt se trouve juste à la sortie de l'aérodrome. Rien de mieux que le bus pour s'immerger dans la population du Pas de Calais.

A ma mort - le plus tard possible, sera-t-il inscrit sur ma tombe l'épithète suivante : « il était soluble dans la population du Nord Pas-de-Calais grâce à ses transports en commun ». Sans doute. C'est en tout cas ce que je respire dans ce bus. Le clou du programme de la journée, ce « Charbonheurs » dont on ne sait toujours pas ce que c'est. Au préalable un estaminet pour se refaire des forces (la bière du Welsh est légère), un saut au musée du Louvre – pas le temps de le visiter, et avant tout ça un passage à l'office de tourisme situé sur la grand-place. Sur la façade il est écrit « A la ville de Limoge ». On y est donc.

Passons l'estaminet, situé à proximité de la gare. Ma jauge est remontée.

L'office de tourisme renseigne le visiteur sur la localisation, un mug à l'enseigne de la Sainte Barbe, à la fois sainte patronne des mineurs et bière locale, enrichira la collection d'Alexis.

Direction rue Notre-Dame de Lorette. La peinture est



C'est pas du vent!

LE MAG D'AIR EUROPE CLUB, LFPN



encore fraîche. On est dans un coron, la cité 4. Autour, certaines rues sont bien préservées, les constructions typiques du bassin minier. Mais dans la rue qui nous intéresse, la plupart des maisons est condamnée, portes murées, fenêtres obstruées de tôles. Mais alors que de couleurs !

Le quartier doit être démolì pour laisser la place à un projet d'aménagement paysager, ce que j'ai compris comme mal accepté par les habitants, faire table rase de l'histoire locale a du mal à passer. Alors certains ont réagi en organisant ce festival d'un jour où les graphes de la région se rassemblent pour honorer leurs anciens sur les façades de ces habitations désertées.

A l'entrée de la rue, le ton est donné, entre humour et révérence.

Certains personnages sont dignes de Tex Avery, on retrouve certains des 7 nains, qui rappelons-nous, étaient mineurs – pas de charbon mais de pierres précieuses, c'est bien ça ? Certains autres reprennent le thème du robot, du mutant, un graphes était encore présent pour finir son œuvre, encore perché en haut de son échelle. On trouve certains petits

personnages qui nous font penser au publicitaire de cinéma avec son pic. Certains autres semblent être tombés dans une potion les rendant quelque peu surhumains, effrayants revenus des profondeurs. Enfin sur de grands pignons, je ne dirai pas des œuvres d'art car c'en sont toutes, mais plutôt des œuvres monumentales, majestueuses de réalisme. On retrouve souvent des initiales communes, plusieurs artistes ont coopéré sur une même scène.

Alors voilà le travail. Des 2 côtés de la rue, sur plus de 200 m, certaines œuvres sont cachées derrière les maisons abandonnées, c'est un jeu de piste. Enfin toutes ne sont pas abandonnées, il y a là un écriteau disant que quelqu'un habite encore. Ce quelqu'un résiste.

Bref c'est plein la vue qu'il faut – désespoir, reprendre la direction du retour. Le tout est cependant capturé sur argentique, numérique, et pour sûr dans les neurones.

Résumé du retour : Bus, avion, dodo – ces images imprimées dans la mémoire font du bien paupières fermées, la nuit venue.

Mais ce n'est pas fini. Que va devenir le quartier, voué

à la démolition, pour laisser quoi à la place ? Aux journaux télévisés et sur internet, le projet semble suspendu, le préfet aurait déposé un recours. L'office de tourisme le confirme. Ouf on respire encore un peu.

Retour au présent

Nous voilà maintenant en mars 2026, il est temps de voir ce qu'est devenu le quartier, ce sera une matinée, et bien oui je dois ramener KT pour 14H pour notre amie Théa. Alors il faut partir tôt. Ça tombe bien, c'est le dernier week end avant le passage à l'heure d'été. L'objectif est de décoller peu après 7H. Les choses s'enchaînent bien sans pour autant partir aussi tôt. La météo n'est pas extraordinaire mais rapidement la base des nuages devrait être autour de 2000 pieds avec des gros morceaux de ciel bleu. En effet il faut parfois monter un peu, descendre un peu, mais tout se passe bien. Le vent du nord est conséquent, ce qui est perdu à l'aller sera rattrapé au retour. A l'arrivée, même piste que 8 mois plus tôt, mais là avec un bon vent de travers.

Ce qui a changé depuis la fois précédente ? Le réseau de bus est devenu gratuit depuis janvier 2026 (sur le modèle du Dunkerquois), le service n'en reste pas

moins de qualité. En attendant le bus, je fais du stop pour gagner un peu de temps, mais ça ne prend pas.

A l'arrivée, je retrouve le chemin que je cherchais la première fois, le quartier n'a pas changé, je retrouve les scènes qui me sont familières mais en découvre de nouvelles. Une classe d'enfants en difficulté psychomoteur est en plein jeu de piste avec leurs encadrants, sur le thème des œuvres, c'est effectivement un super terrain de jeu et d'épanouissement. La circulation dans la rue est faible par moment, le photographe peut alors prendre son temps sur la chaussée pour prendre le cliché. Les œuvres n'ont pas souffert de l'hiver passé.

Alors voilà en partage qui donnera j'espère envie à beaucoup de monde de prendre la direction du Nord, en avion, ou si le temps ne le permet pas, en train, de toute façon au bout du voyage, le soleil y est.

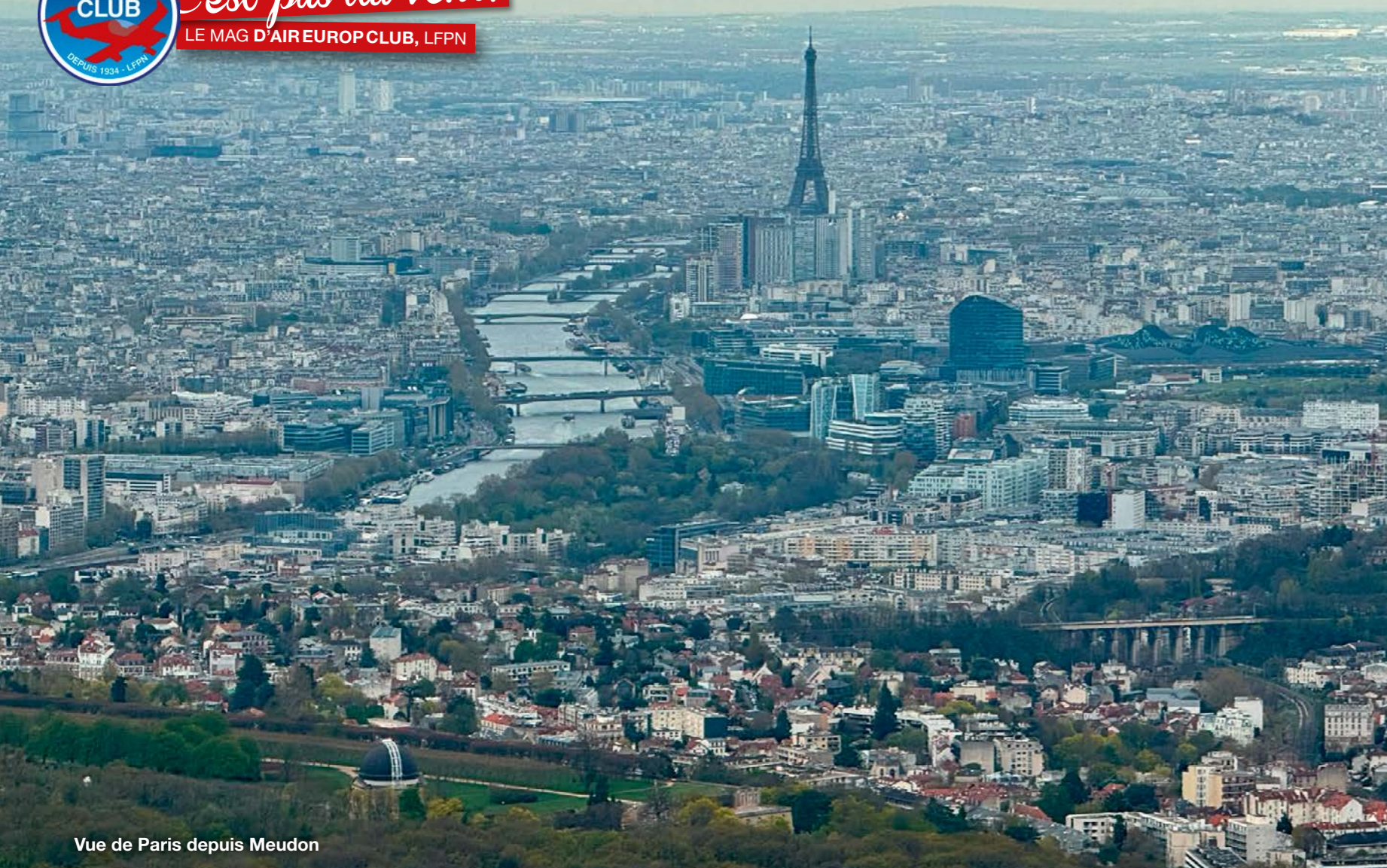
Tiens une idée de voyage club ?

Il faut dire que la première fois l'accueil du club Gaston Vailler était déjà très sympa, proposant si nous étions volontaires, d'organiser une journée vers les plages du Nord. A méditer. **Par Bruno Combe**



C'est pas du vent!

LE MAG D'AIR EUROP CLUB, LFPN



Vue de Paris depuis Meudon



Le parc de Saint Cloud

UN P'TIT VOL EN HELICO ?

Si vous en avez assez de côtoyer pendant plus de 15 mn les petits avions au point d'attente 25R (ou 07L), offrez-vous un décollage depuis la FATO* ! Vous découvrirez un autre monde, celui des voilures tournantes et de l'Île-de-France à vos pieds. Philippe Contencin, membre du club depuis 1983, est un ancien pilote professionnel et toujours instructeur hélico qui propose des vols à frais partagés permettant de découvrir l'hélicoptère, les Yvelines mais aussi Paris « à ses pieds ». Plusieurs formules sont possibles en Robinson R44 de 4 places, vers le Pont de Sèvres, le périphérique, Orly, Lognes, Le Bourget... Et pourquoi pas en faire profiter un ou deux amis ?

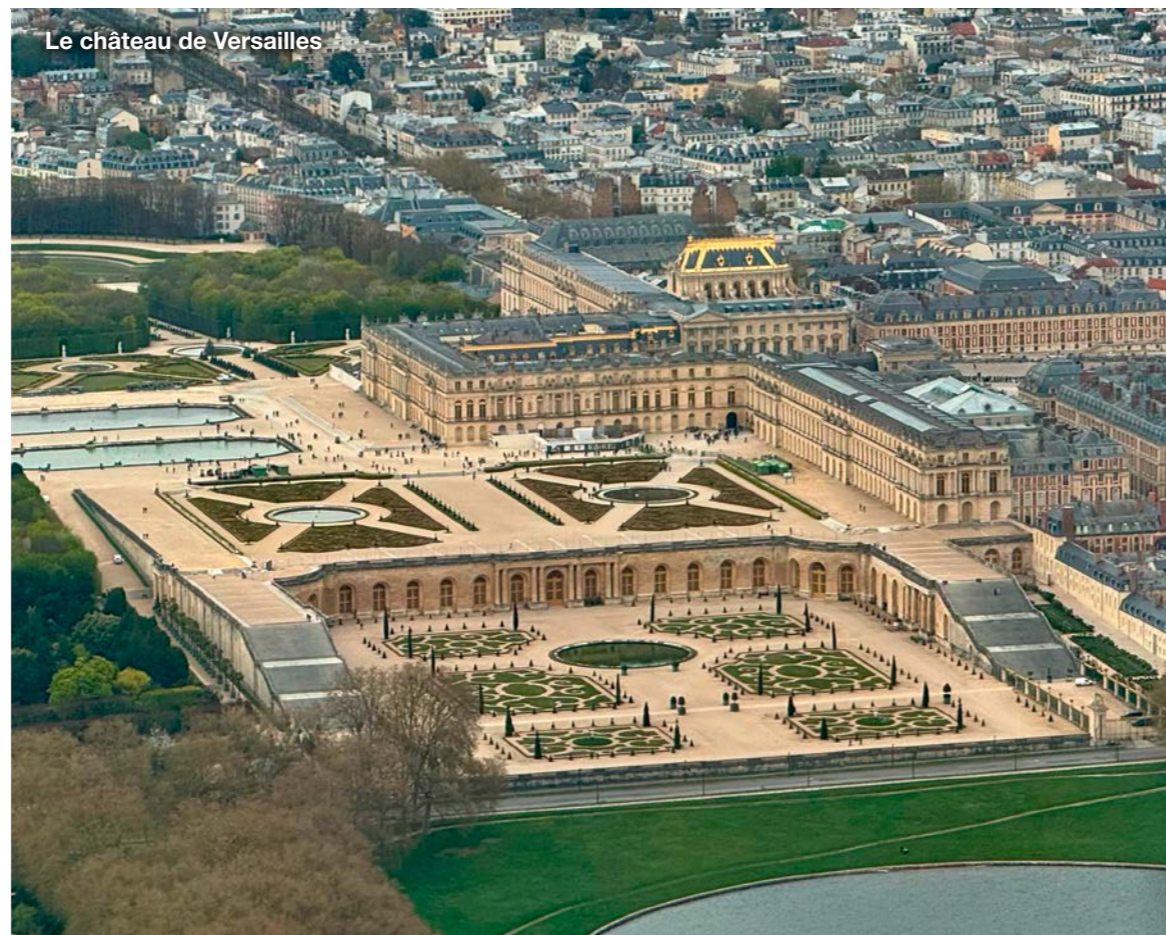
**FATO = Zone d'approche finale et de décollage (pour hélicoptères)*



L'hélico offre une vue imprenable



Le grand canal de Versailles



Le château de Versailles

Vous reconnaîtrez Georges et Philippe





C'est pas du vent!

LE MAG D'AIR EUROPE CLUB, LFPN

Clic! Pour télécharger tous les points d'intérêt de l'île



SUR LE TERRAIN DE LFEY

Infos pratiques

- AFIS : Julien
- Vigie, Aérodrome route du grand phare, 85350 l'Île d'Yeu
- Tél. 02 51 58 38 22
- yeu.aero@orange.fr
- www.vendee.cci.fr
- **Note** : Pas d'avitaillement sur l'île. privilégier La Roche Sur Yon (LFRJ) pour avitaillement en 100LL.

Redevances

- Taxe d'atterrissage pour les avions dont la MTOW < 1.7 T : 12€ ttc / Stationnement sur le parking en herbe uniquement : une heure gratuite puis 12€ (ttc) par tranche de 24h
- Privilégiez le paiement par CB



ILLUSTRATION SARAH GIALIS

VOICI QUELQUES INFORMATIONS SUR NOTRE JOURNÉE PASSÉE À L'ÎLE D'YEU :

Date : Dimanche 30 mai

Durée : Compter 5 heures de vol Aller-retour

Participants : Pierre LB, Dimitri P, Thierry O, Eric G, Ramia, Didier G, Nicolas H, Quentin D (passager), Chantal O (passagère)

Budget : 45€ le vélo électrique (avec livraison sur place), 30€ le restaurant (par personne)

Aéro-rando À L'ÎLE D'YEU

MODE D'EMPLOI POUR PASSER UN TRÈS BON MOMENT AVEC LE RETOUR D'EXPÉRIENCE DE PIERRE QUI A ORGANISÉ DE MAIN DE MAÎTRE CETTE SUPER JOURNÉE CLUB. PILOTES CONFIRMÉS, ÉLÈVES, INSTRUCTEUR ET INVITÉS ÉTAIENT DE LA PARTIE.

BOUGER ET MANGER

Location de Velo (classiques et électriques), scooter, moto, voiture : L'AUTO BECANE, 8 rue de la chaume, 85350 l'Île d'Yeu • Tél. 02 51 58 70 42 • bonjour@autobecane.com • autobecane.com
• **Note** : le seul loueur sur l'île qui peut amener et récupérer les vélos directement à l'aérodrome (+10€ par vélo) - accueil froid, vélos électriques au top (35€ la journée), service de livraison à l'aéroport excellent mais payant (+10€ par vélo).

Restaurant : LE VAGABOND, 135 rue de la Meule 85350 l'Île d'Yeu • Tél. 02 51 58 44 19
• <https://vagabond-iledyeu.fr/> • Réservation en ligne obligatoire : <https://reservation.laddition.com/booking/reservation-vagabond#/date> • **Note** : crêperie. Réservez la terrasse par beau temps.





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

F-GUXD



Merci à toutes et à tous !

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

