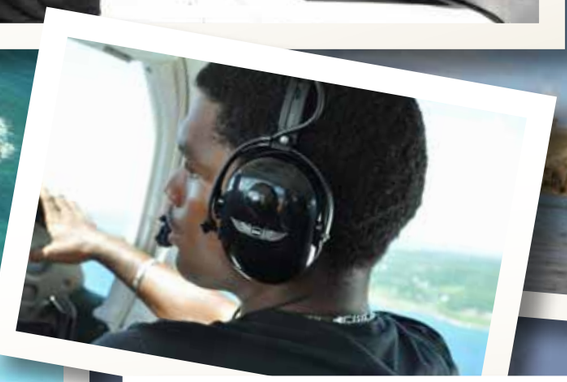
LE PAPY BOEING TONE
NOVEMBRE 2011 - N°28
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

TFFR - TFFM codes soleil

Et aussi :

DESTINATION SPITZBERG : SUITE ET FIN
LE GILET DE SAUVETAGE
LA VIE DU CLUB
CE JOUR-LÀ J'AI PU...
UNE IDÉE DES NOUVELLES ZONES



TFFR - TFFM
codes soleil

CETTE ANNÉE LES GIALIS S'OFFRENT UN VOYAGE AU SOLEIL. MAILLOTS, PETITES ROBES, SANDALES, CRÈMES SOLAIRES ET... CARNETS DE VOLS SONT EMBARQUÉS POUR LA GUADELOUPE. L'OCCASION EST TROP BELLE DE PILOTER SOUS D'AUTRES CIEUX. **Par Sarah Gialis**

Bruno et moi contactons "les ailes Guadeloupéennes", basées sur l'aéroport du Raizet à Pointe à Pitre. Rendez-vous est pris pour le vendredi 28 octobre. Quelques plages, visites, balades et planteurs plus tard, nous voici au club.
Notre instructeur s'appelle Sonny. C'est lui qui nous guidera sur PA28 en direction de Marie-Galante.
Notre petit Sacha qui, avouons-le, déteste les avions trouve quelques sympathiques « pilotes-nounous ». Nous verrons plus tard s'ils tiendront le coup.

Faisons connaissance

Sonny nous briefe et s'amuse du fait que nous volons sur DR400, en Km/h et en litres. En effet, la Métropole est loin et tout se vit en mode US : les appareils, les Kts, les galons et le transpondeur 2000. Ce qui nous fait rire nous deux, c'est la tête de notre instructeur quand nous lui demandons s'il y a des problèmes entre riverains et terrains sur les îles... visiblement la question ne se pose même pas. Il n'y en a pas. A l'heure où Toussus est menacé, cela fait rêver...
Bruno s'installe et commence la check-list. Il faut s'adapter aux us et coutumes du club et au tableau de bord du PA28. De toute façon Sonny est là pour nous aider. Il nous fait aussi la radio pour n'avoir que le plaisir. D'ailleurs pour les fréquences, nous ne sommes pas dépaysés : 121.850 pour le sol à Pointe à Pitre et 119.3 pour Marie-Galante. Rassurez-vous, il n'y a pas de risque d'interférences.
Quelle classe que de s'aligner sur une piste internationale devant un ATR en finale. Pour nous, c'est une première.
L'île est vallonnée du côté de Grande-Terre et montagneuse sur Basse-Terre. Les TCU-CB s'y accumulent. C'est magnifique.
La traversée maritime (sous plan de vol bien sûr) est calme. Quelques gros nuages crachent isolément leur flotte. Ici il faut "rajouter" 15 degrés Ouest de déclinaison magnétique.
Marie-Galante se présente vite. Le terrain se situe au sud de l'île. Nous survolons les innombrables champs de cannes à sucre sur un paysage lui aussi vallonné. Mais le plus beau reste à venir : l'arrivée sur TFFM. C'est une piste sur un bout de terre en contrebas, léchée par une mer houleuse. C'est triste à dire mais Granville peut aller se rhabiller (si si, Il faut dire ce qui est...)
Bruno se pose sans encombre sur la piste 09. Il faut toutefois préciser que Bruno se mettant en descente, s'approche de la réchauff' carbu mais Sonny le coupe dans son élan : « Ouh la la ! Pas besoin ici ! »... Ah bon !?!
Sonny nous explique le bonheur de se poser d'îles en îles. Chacune ayant ses joies et la plupart étant soumises à qualif' : Les Saintes et son relief, Basse-Terre et son décollage avec vent dans le dos, Saint-Barth et sa célèbre piste en descente, la Désirade et sa belle plage en bout de piste...

Changement de pilote

Pour moi, ce sera direction Pointe à Pitre en évitant un gros grain isolé sur Marie-Galante. L'arrivée sur le Raizet est assez rapide. Heureusement Sonny est là pour les consignes. Il faut éviter le survol de la prison dans l'axe de piste en faisant une patate en guise de base et surtout filer droit entre l'A330 d'Air Caraïbes et l'A320 d'Air France. N'ayant pas l'habitude de l'amplitude du volant du PA28, je suis un peu trop timide sur le piqué pour descendre. Du coup, me voilà embarquée dans une finale sportive : en patate à cause de la prison et en piqué à fond pour rattraper ma timidité... BANZAÏ !
Il n'empêche que j'atterris bien sur l'immense piste 12. Je ne suis pas peu fière entre mes deux Airbus.
Je retourne libérer les « pilotes-nounous » que je trouve réfugiés d'un côté de la pièce face à mon Sacha qui dessine tout en leur racontant sa vie. Ils ont l'air sain et saufs.
Du coup, je laisse Bruno et Sonny discuter en attendant l'essence. Nous aurions bien aimé faire plus ample connaissance avec ce dernier mais il est pressé car un autre élève l'attend. Sonny fait un maximum d'heures pour devenir pilote de ligne.
Nous en profitons pour discuter avec les pilotes du club. L'ambiance est sympa et nous avons du mal à partir. Bon allez, c'est notre estomac qui nous encouragera car il est presque 15h et nous mourrons de faim. Mais ce qui restera longtemps dans nos têtes, c'est ce magnifique terrain de Marie-Galante... Ah... « *Belle-Ile-en-Mer, Marie-Galante, Saint -Vincent, Loin Singapour, Seymour Ceylan, Vous c' est l' eau, c' est l' eau qui vous sépare et vous laisse à part...* » ●
Un grand merci aux "Ailes Guadeloupéennes" pour leur accueil, particulièrement aux "pilotes-nounous" dont je ne connais malheureusement pas les noms et plein de beaux vols à Sonny !

DESTINATION SPITZBERG

CERTAINES RENCONTRES INCLINENT LE DESTIN... SUITE ET FIN DES AVENTURES DU GRAND NORD.

Par Claude Benhamou. Pour ceux qui veulent découvrir la suite et les photos : polenord.blog4ever.com

Le lendemain, départ à l'aube pour un vol sur Tromso à l'extrême nord de la Norvège. Je laisse Patrick à la manœuvre...Nous survolons toute la côte ouest de la Norvège, découpée de fjords majestueux qui pénètrent loin dans les terres et constellée de petites iles miniatures sur lesquelles on ne perçoit que quelques maisons de pêcheurs au bord du rivage. C'est un paysage montagneux, dont les sommets sont enneigés parfois noyés dans une brume laiteuse, et les vallées profondes et verdoyantes, laissant supposer que les liaisons routières ou ferroviaires pour rejoindre ces hameaux sont difficiles et que le moyen le plus pratique reste la voie maritime.
Je profite d'être passager pour lire le dernier Aviation et Pilote sorti la veille et prendre quelques photos du paysage, du moins tant que la météo me le permet, car plus nous nous rapprochons du nord plus la couche se soude et nous finissons notre parcours en conditions IMC sévères. Le contrôle très cool jusqu'à présent, nous donnant la plupart du temps des directes de plus de 100 Nm, devient à l'arrivée très fantaisiste, nous demandant de maintenir 5000 ft et de réduire la vitesse à 100 kT, puis d'intercepter le glide alors que nous étions déjà bien au dessus du plan! Patrick se bat pour descendre le plus vite possible dans la couche, et intercepter de manière un peu acrobatique! A ne surtout pas faire!

Objectif Tromso

Tromso est une petite ville portuaire sur la mer de Barents dont les distractions sont limitées... Quelques indigènes font le tour de la place centrale sur des engins customisés et pétaradants. Cette ville, point de départ des expéditions polaires qui a, parait-t-il, le record du nombre de brasseries, vient d'être choisie pour être le siège du Conseil de l'Arctique. Le musée polaire raconte l'histoire de la conquête de l'arctique et les expéditions d'Amundsen. Diner dans un restaurant de poissons comme il se doit... demain départ pour la grande traversée!
Le lendemain matin, la journée commence par une analyse très méticuleuse des cartes et prévisions météo. Interdit de se tromper, il sera impossible de se dérouter sur un autre aérodrome. Heureusement les dieux sont avec nous et les prévisions nous donnent 2500 ft de plafond à Longyearbyen, «a piece of cake!» Les vents sont modérément favorables, en tout cas pas trop contraires!
Départ pour l'aérodrome de Tromso, vérification du matériel de survie et enfilage des combinaisons, ce qui ne fut pas le moins cocasse des moments (cf photos sur: polenord.blog4ever.com).

Un vol glacial

Après la pré vol et check list nous nous alignons et décollons...bruit suspect sur la droite de l'appareil! Patrick a mal verrouillé sa porte qui reste entrouverte dans sa partie inférieure! Je réfléchis un instant, soit faire demi-tour pour refermer cette porte soit continuer dans cette configuration. Les nuages sont bas, l'aérodrome est entouré de reliefs et des travaux sur la piste nous ont contraints à décoller à mi piste. Ces arguments ne plaident pas pour un demi-tour en toute sécurité. Je choisis de poursuivre... La mine de Patrick s'allonge fortement! Il subit le vent glacial sur ses lombaires, malgré la combinaison. Tant pis, nous ferons le trajet avec le chauffage cabine à fond, et nous aurons à peine chaud! Je dois admettre que Patrick a été d'un stoïcisme olympien!
Nous choisissons un niveau de vol au 80 pour commencer nous permettant de rester au dessus de la couche et d'éviter de givrer, la température extérieure est parfois de -10°, ce qui n'est pas très froid pour la région. Le contrôle nous passe avec Bodo oceanic qui nous suivra une partie de la traversée, nous demandant nos estimées et positions. Le contrôle radio est interrompu car il n'existe pas de relais et nous retrouverons Bodo bien après l'Ile aux Ours. La cartographie GPS est réduite à un simple quadrillage de l'écran. Nous communiquons nos positions respectives avec le reste du groupe sur la deuxième radio. Ceci nous permet de choisir le meilleur niveau de vol en fonction du vent qui sera quand même par moment de 50 kT plein travers! J'essaye de rester le plus possible hors de la couche, ceci m'obligera à monter au FL110. A certains moments nous apercevons la mer avec quelques icebergs ce qui me fait penser qu'en cas de besoin nous pourrons toujours descendre, pour récupérer des conditions plus favorables. Le Svalbard est une région montagneuse et je n'avais pas envie de l'aborder à une altitude trop basse. Nous visons la balise NDB ISJ, point d'entrée au Svalbard. Nous apercevons d'abord des sommets enneigés, puis rapidement nous sommes dans la couche, avec parfois la vision d'une masse montagneuse à portée de main! Mon GPS m'indique heureusement la MSA (minimum safe altitude) de la région et je fais très attention de ne pas descendre au dessous, jusqu'à être dans la procédure d'approche de Longyearbyen et d'intercepter l'ILS. Par moments une fine couche de givre se forme sur les bords d'attaque, rien de bien dangereux, mais je mets quand même en route le TKS à titre préventif. Atterrissage avec un vent arrière relativement fort, mais la piste est longue et déjà le bonheur d'avoir accompli l'exploit... Les turbopropulseurs TBM 850 et Pilatus qui ont fait le trajet avec nous sont déjà arrivés, mais nous sommes les premiers des moteurs essence!

Magie du lieu

L'endroit est magique au fond d'un fjord, entouré de reliefs, bordé par une mer gris argent. Et le silence, impressionnant, seulement déchiré par l'arrivée d'un liner de la SAS, ou d'un hélicoptère des Coast Guards norvégiens!
Une ambiance de bout du monde, mais c'est le bout du monde! Nul ne peut aller plus au Nord en avion! Sauf à se poser sur la banquise! Nous sommes épuisés mais heureux! Juste après nous se pose le Baron 55, puis tous les autres.
Tous ont la mine réjouie de ceux qui ont accompli l'improbable! *«Non les cieux n'étaient pas mornes, Les jours resplendissaient dans un azur sans borne...»* (Victor Hugo)
Nous passerons deux jours à Svalbard, à visiter en particulier Pyrameden, ville fantôme russe, puis retour par une nouvelle traversée de la mer de Barents vers Kirkenes à la frontière russe, Tallin en Estonie et Berlin.
Nous avons envoyé une lettre de remerciements au gouverneur de Svalbard, qui nous a gentiment répondu que notre venue à Svalbard a été fortement appréciée et que nous étions les bienvenus si nous voulions à l'avenir réitérer le périple. ●

Fin de l'épisode.

LE MOT DU PRESIDENT L'AEROCLUB DU FUTUR

Tel était le thème du symposium auquel la FFA avait convié les présidents d'aéroclub le samedi 5 novembre. De nombreux sujets ont été évoqués, il est impossible en ces quelques mots de les résumer. Cependant voici quelques conclusions que je tire de cette réunion.

- **Avec l'EASA, la réglementation va évoluer rapidement** nous obligeant à considérer l'aéroclub comme un exploitant d'aéronefs et un organisme de formation au même titre qu'une société privée. De l'association loi 1901 il ne restera que le bénévolat avec des bénévoles qui devront être de plus en plus professionnels.
- **Du coté des avions et notamment de l'avion d'école,** on ne voit pas grand-chose venir. Espérons en la révolution de la propulsion électrique (moteur électrique à batteries ou pile à combustible). En attendant, rien de très innovant ou intéressant...
- **La pression des riverains se fait de plus en plus forte.** Face à cela, deux attitudes se présentent : la naïveté du dialogue et des chartres ou l'agressivité du combat mais aucune solution politique en vue.

Du besoin des pilotes, de leur plaisir de voler et de l'envie de transmettre de nos instructeurs, il n'en fut pas question comme si notre loisir n'était qu'un faisceau de contraintes ! Alors, il nous appartient de construire nous même notre avenir de pilote et celui de nos successeurs. Continuons à dynamiser notre association et améliorer son fonctionnement. Travaillons à assurer une meilleure sécurité et à accroitre les capacités de nos pilotes. Continuons à rechercher les technologies d'avenir et à les maîtriser. Mais au-delà, volons, volons, prenons du plaisir dans les airs et voyageons pour rester fidèle à nos rêves d'enfant de balades dans les espaces ouatés de la troisième dimension. **Patrick Raymond**

PS sur un autre sujet du moment : En cette période où le soleil se couche de bonne heure, débutez et terminez votre vol aux heures prévues par votre créneau de réservation. Pensez aux pilotes qui, ayant réservé l'avion après vous, devront écourter ou annuler leurs vols si vous n'êtes pas ponctuels.

Enfin un pot !

Ils s'y sont mis à six pour fêter leur PPL le 8 novembre à l'aéroclub : Alain Faivre, Nicolas Pichancourt, Marc Chopin, Marc Moreau, Arthur Bohan et Geoffroy Vie, nos six premiers pilotes licenciés de l'année, nous ont offert un sympathique apéritif pour arroser leur venue dans le monde des pilotes privés. **Laurent Farines** sera le prochain à perpétuer cette tradition qui s'était un peu perdue. Il a été reçu à son examen pratique le 10 novembre. **Félicitations Laurent ainsi qu'à Jérôme ton instructeur. Bons vols à tous !**

Pour les cordons bleus

Grâce à la générosité de P. Lansalot, nous disposons d'un nouveau four à micro-onde de marque Whirlpool.
Il est de maniement un peu plus sophistiqué que le précédent mais reste une règle d'or : n'y mettre aucun objet métallique ni le faire fonctionner à vide sous peine de le détériorer !
Une plaquette simplifiée pour la fonction M-O sera mise à côté de l'appareil et notre démonstratrice, Sarah, vous enverra une petite vidéo.
En cas de souhait d'utilisation des fonctions avancées de ce four, une formation sur place pourra être envisagée. **La barmaid, Brigitte**

Une nouvelle tête brulée

Diaramouna Kamara, pour faire court «Ben», nous est amené par Brigitte. Un petit voyage en DR 400, un vol d'initiation et le voilà fana de l'aviation...
«Je suis d'origine mauritanienne, arrivé en France en 1984. Conseiller à Veolia Environnement et sur l'international depuis 18 ans avec une peur indigo à chaque vol, je désire me surpasser en préparant mon PPL... Je commence mon instruction avec Florian.»

A votre agenda

Le jeudi 17 novembre : Conférence - débat sur le retour d'expérience du SR 20 à 20h30 à l'aéroclub.
Le samedi 26 novembre : Nous attendons toutes les bonnes volontés pour la journée d'entretien de l'aéroclub : peintres en bâtiment, câbleurs, électriciens, techniciens de surface, déménageurs... ou, tout simplement, volontaire.
Le samedi 3 décembre : Diner de fin d'année : le Dr. Jivago en est le thème cette année, cuisine russe, vodka et balalaïka seront au rendez-vous avec, peut être, la neige. Inscrivez- vous auprès de Brigitte : bduflomoreau@yahoo.fr

Qu'est-il donc arrivé à nos cadets ?

Depuis quelques temps le QP et le QU trainent au fond du hangar ou dans l'atelier d'entretien sans que l'on voit quelqu'un s'activer dessus pour les sortir de la zone grise d'OPENFLYERS. Nos deux vaillants avions école sont Hors Service depuis bientôt deux mois pour l'un et un mois pour l'autre en raison de problèmes mécaniques.
Pour le QU, il s'agit d'un problème de frein qui a obligé l'unité d'entretien à remettre à neuf le circuit de freinage. Tout a été changé. Il ne reste que la pièce maîtresse du circuit, les «maître-cylindres», pour refermer le capot et renvoyer l'avion dans les cieux. Malheureusement celle-ci n'est disponible que chez CEAPR (ex-APEX à Dijon) qui, ne l'ayant pas en stock, est obligé d'en recommander les différentes pièces, de faire le remontage et les tests avant de lui délivrer «l'EASA form1» qui accompagnera le colis. Nous l'attendons depuis début novembre, et espérons qu'il arrive bientôt.
Quant au QP le problème est tout autre. En vol du côté de Rambouillet, un élève pilote et son instructeur furent subitement incommodés par une odeur tellement agressive et suffocante que celui-ci voulu atterrir rapidement en campagne. L'odeur disparaissant, ils décidèrent de ramener l'avion à Toussus. L'atelier se mit à enquêter sur le problème. Rien du côté moteur et des échappements, mais derrière le tableau de bord, la gaine d'un câble électrique avait commencé à fondre; expliquant ainsi la cause de la gêne ressentie par nos pilotes. En outre, un « breaker » a été retrouvé shunté par un petit fil de cuivre. Le faisceau électrique a été refait. L'alternateur a été vérifié. Le régulateur et le breaker ont été changés.
Mais l'explication de la surintensité n'est pas encore avérée. Aussi un essai de l'avion avec une mesure des courants va être réalisé. En attendant, pour des raisons de sécurité, l'APRS de l'avion n'est pas prononcée.

OÙ IL EST QUESTION DE GILET DE SAUVETAGE

NOS AVIONS NE SONT JAMAIS AUSSI ATTRACTIFS QUE LORSQU'IL S'AGIT DE REJOINDRE DES LIEUX MAL DESSERVIS PAR LA ROUTE OU LES TRANSPORTS COLLECTIFS. LES ILES DOTÉES D'AÉRODROMES FIGURENT AU PREMIER RANG DE CES DESTINATIONS POUR LESQUELLES RIEN NE VAUT L'AVION. **Par Jean-Michel Palut. Et pour la blague, allez voir : http://www.youtube.com/watch?v=vPaqRmByXo4**

Pour le pilote qui envisage une traversée maritime qui ne lui permet pas de rejoindre la terre ferme en cas de panne moteur, se pose alors la question du choix éventuel des gilets de sauvetage.

Les matériels

L'aviation utilise exclusivement des gilets gonflables, pour des raisons évidentes d'encombrement. Concernant le type de matériel, deux standards régissent ces produits :

La norme TSO/ETSO C72c : Ces gilets sont à la disposition des passagers du transport aérien et sont revêtus sur ordre de l'équipage, en prévision d'un amerrissage. Ils ne sont pas conçus pour être portés en permanence et se présentent dans un emballage scellé avec une date de péremption. Si l'emballage a été ouvert, le gilet doit être vérifié et reconditionné par un organisme agréé.

La norme EN 396 : cette norme régit les gilets de sauvetage destinés à tous les personnels travaillant sur l'eau ou à proximité. Pour cette raison, le gilet est conçu pour être porté en permanence.

Quel choix pour un vol privé ?

La première norme s'applique au transport public de passagers et pas à nos vols privés pour lesquels les gilets norme EN 396 paraissent mieux adaptés. Ces gilets sont de fabrication robuste et ont comme points communs la flottabilité (150 N, soit 15 kg), le gonflage grâce à une petite bouteille de gaz carbonique (CO_2) actionnée par une poignée, avec en secours un embout pour gonflage à la bouche. Un sifflet complète généralement le tout.

Les options et variantes proposées par les distributeurs méritent d'être examinées :

Gilet automatique : le gonflage se déclenche automatiquement en cas d'immersion du gilet. Ceci est destiné à maintenir en surface une personne qui serait tombée à l'eau inanimée. Cette option doit être absolument EXCLUE en aviation, le risque étant d'être coincé par son gilet prématurément gonflé au fond d'un avion qui coule.

Harnais : il est destiné à relier le porteur à une ligne de vie solidaire, par exemple, du bateau. Il n'est pas destiné à un hélitreuillage. L'option harnais est peu utile en aviation, sinon à relier entre eux les naufragés et éviter qu'une mer agitée les disperse.

Lampe de signalisation : étanche, voire activable à l'eau, elle augmente le coût du gilet mais aussi les chances des naufragés d'être repérés, surtout s'ils n'ont pas été localisés avant la tombée de la nuit.

Miroir de signalisation : économique et efficace, mais tributaire d'un ciel clair et ensoleillé.

Couleur : les gilets sont disponibles en différentes couleurs, mais restent uniformément rouge/orangé une fois gonflés.

Etui étanche : utile pour utiliser une VHF, une balise ou un téléphone portable dans l'eau

Poches et attaches pour ces différents accessoires.

Eléments de confort : certains gilets « râpent » autour du cou, d'autres mieux matelassés sont plus confortables. Le mieux est de porter un vêtement qui s'interpose (chemise ou polo avec col).

Autres accessoires : heaumes protégeant la tête dans les déferlantes, boucles de cuisses comme sur les parachutes, pour prévenir tout risque de quitter son gilet dans l'eau, ou bandes de tissu spécial qui s'étalent sur la mer et remplacent avantageusement la fluorescéine, etc.

Des modèles pour enfants ou gros gabarits existent aussi, avec des flottabilités différentes.

Quel entretien ?

L'entretien est de la responsabilité du propriétaire mais ne requiert pas de compétence particulière (hors gilet automatique, mais on a vu qu'il faut les éviter).

Le gilet doit être stocké au sec, à l'abri des produits corrosifs (huile, essence, solvants, ...). Si nécessaire, le rincer et le sécher avant de le replier.

Il est conseillé d'effectuer une fois par an les vérifications suivantes:

- Déplier et vérifier visuellement l'état du gilet et des sacs gonflables.
- Gonfler manuellement et s'assurer que le gonflage tient au moins 24 heures.
- Vérifier la cartouche de CO_2. Elle est scellée, on peut la retirer en la dévissant. Contrôler la masse de gaz avec un pèse-lettre ou une balance de ménage. La tare et la masse de gaz (+/ 33 g) sont gravées sur la bouteille. Si la bouteille est oxydée, il faut la remplacer.

Où en trouver ?

Dans les magasins d'accastillage, mais en France ils sont chers. Ce n'est pas le cas en Grande Bretagne, un des premiers pays à l'exiger systématiquement au travail. On trouve de nombreux fournisseurs, mais beaucoup de gilets sont fabriqués par Remploy Ltd. Les moins chers sont sur Internet, avec cet inconvénient qu'ils ne peuvent pas être livrés hors d'Angleterre «Mainland» à cause de la cartouche de gaz comprimé ! Personnellement, j'ai commandé un modèle de base à Inverness pour 41 € (35 £), non comprise la cartouche de rechange au cas où un plaisantin déclencherait un gonflage inopiné et je me suis fait livrer chez un ami en Angleterre.

Certains distributeurs proposent aussi des modèles « aviation » qui diffèrent surtout par le prix et quelques accessoires.

Quand les mettre ?

La question se pose également avec nos avions de décider si le pilote et ses passagers doivent porter le gilet en permanence en vol ou s'ils peuvent se contenter de l'avoir à portée de main et de le revêtir lorsque l'amerrissage devient probable. L'expérimentation (voir encadré) montre qu'il faut presque une minute et demie à deux pilotes pour revêtir leur gilet dans des conditions presque idéales (tenue machine assurée, pas de stress ni de passager à gérer). Ce délai correspond à une perte d'altitude supérieure à 1200 pieds, que je vous laisse comparer à certains itinéraires publiés sur la Méditerranée.En théorie, il existe un plan B qui consiste à enfiler son gilet une fois dans l'eau. Dans une piscine ça marche, mais après un plongeon tout habillé dans des vagues à 15 °C, le succès est plus aléatoire.

Conclusion

Le gilet n'est pas spécialement encombrant en vol et se fait vite oublier. J'en suis arrivé à la conclusion c'est que si on a les gilets, tout le monde s'équipe avant de décoller pour une traversée maritime. Après, c'est trop tard pour être sûr et efficace. De plus, on est tranquille au cas où l'itinéraire le plus direct ou l'altitude la plus sûre pour rejoindre la terre ferme en plané ne pourraient pas être respectés.

Avant le décollage, toujours penser à briffer les passagers sur son usage.

Pour le prix d'une HDV de KT, j'ai approvisionné quatre gilets et je ne me pose plus de question.

Remarque finale: Les gilets n'évitent pas l'hypothermie, qui selon la température est fatale au bout de quelques heures. Contre cela, il faut passer au niveau supérieur: canots et combinaisons de survie, mais ce n'est pas l'objet de cet article.

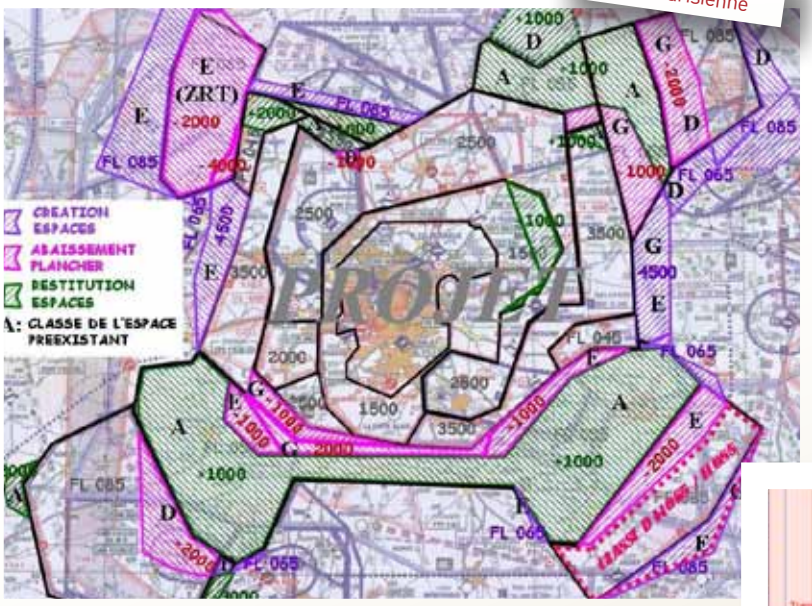
L'essai a consisté à chronométrer le temps nécessaire pour passer le gilet en cas de panne. Le scénario supposait un vol avec deux pilotes à bord et les gilets déballés et posés sur les sièges arrière, inoccupés. On a fait l'essai au sol, cockpit fermé. Le premier pilote a revêtu son gilet pendant que l'autre simulait les actions à entreprendre dans ces circonstances (finesse max, sélection magnéto, réservoirs, pompe, 7700, MAYDAY, cap sur la côte, etc.). Lorsque le premier a rebouclé son harnais sur son gilet les rôles ont été inversés et le chrono a été arrêté quand le deuxième pilote a pu lui aussi reboucler sa ceinture. Prise de tête garantie avec le fil du casque, les lunettes, etc. Le tout a duré 1 minute 25, sans stress et après un premier essai au pied de l'avion.

Références

- Arrêté du 22 septembre 1958 réglementant le survol des régions maritimes par les aéronefs en VFR (modifié par arrêté du 6 avril 2005 et arrêté du 29 nov. 2005)
- EN 396 (ou EN ISO 12402 part 3) : 150N offshore life jackets requirements. Il existe des variantes de la norme pour d'autres flottabilités
- (E)TSO-C72c: Technical Standard Order / Individual flotation devices, Norme US-DOT/FAA et son équivalente EASA.
- "Le survol de l'eau" Editions Cépaduès (épuisé)
- Info Pilote N° 644 nov. 2009 (Panne moteur au large de la Corse)
- Les rapports du BEA sur les amerrissages forcés. ●

Au moins là, j'ai pu faire une verticale de LFPO... Par Sarah Gialis

Pour aller à Pointe à Pitre, j'ai eu le droit de faire une verticale terrain de LFPO, de survoler les étangs de Hollande en classe A, d'être à Belle-île en 30' et de survoler l'Atlantique sans mon gilet de sauvetage (pardon Jean-Michel)... Dommage : ce n'est pas moi qui pilotais ce jour-là !



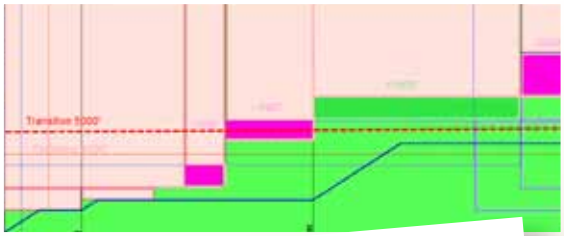
1. Evolution des zones de la TMA Parisienne

Un conseil

Autant que possible et si vous n'êtes pas en contact avec un service de contrôle d'aérodrome, contactez, en fonction des secteurs d'information, le SIV SEINE : 118.05 MHz, 120.325 MHz, 134.3 MHz, 134.875 MHz ou PARIS INFO : 125.7 MHz, 126.1 MHz, 129.625 MHz et, sinon, n'oubliez pas que la ZRT est toujours en vigueur et qu'il vous faut mettre votre radio sur la fréquence 120,75 MHz.
Il vous faut savoir que toutes les pénétrations en zone de classe A sont maintenant détectées et enregistrées automatiquement et que vous pouvez être sanctionnés par la DGAC pour cela.

Dernière nouvelle

Les nouvelles cartes «région parisienne» sont gratuitement à la disposition des pilotes à l'aéroclub.



2. Evolution des plafonds entre Toussus, Chartres, Chateaudun

ATTENTION, NOTRE ESPACE N'EST PLUS CE QU'IL ETAIT

À PARTIR DU 17 NOVEMBRE, L'ESPACE AÉRIEN EN RÉGION PARISIENNE SERA PROFONDÉMENT MODIFIÉ. EN VOICI LES PRINCIPALES RAISONS ET CONSÉQUENCES SUR NOS VOLS, DANS NOTRE ENVIRONNEMENT LOCAL. **Par Patrick Raymond**

La répartition de l'espace aérien est quelque chose de simple en théorie : au-dessus, les « gros » du transport de passagers et de fret et, dessous, les « petits » de l'aviation générale évoluant en VFR. En pratique, l'affaire se corse à l'approche des aérodromes où, par obligation, nous devons respirer le même air et « en-bruiter » les mêmes riverains.
Gérer la répartition de l'espace n'est pas chose facile. Si, dans quelques pays comme les USA, on charge le contrôle de réguler la circulation aérienne dans ces zones pour assurer la sécurité, en France on a choisi de séparer les trafics le plus précocement possible avec nos zones de classe A. Les « gros » étant au-dessus, les « petits » doivent donc descendre en-dessous de l'entonnoir réservé aux premiers. Quand le plafond devient ridiculement bas, les « petits » ne peuvent plus voler.

Et nos riverains dans tout cela ?

Ils ont eu droit au « Grenelle de l'Environnement ». L'exécutif a promis d'améliorer leur situation et, comme on ne peut empêcher les avions de descendre de 12 000 m jusqu'au sol pour atterrir, l'administration a trouvé une mesurette qu'une bonne « com. » devra valoriser.
Bref, tout cela pour vous dire que la Ministre en personne devrait annoncer le relèvement de 3000 ft à 4000 ft ou 5000 ft de l'interception de l'ILS pour les aéronefs arrivant à Roissy et Orly. Entre ces deux altitudes, ils seront donc en descente à 3° au lieu de musarder à 1 km du sol pour trouver leur axe.

Pour nous, deux conséquences :

Le relèvement à 5000 ft de l'altitude de transition, ce qui implique que les premiers niveaux de vol seront le FL 55 (ou FL 75 en fonction du QNH) pour une route magnétique inférieure à 180° et le FL 65 de 180 à 359°;
un remodelage des zones de circulation aérienne dans la région parisienne correspondant à une extension latérale de la zone de classe A et les variations de son plancher.

Sur le graphique « 1. », on voit en bleu les nouvelles zones créées en périphérie de la TMA avec un plafond aux niveaux de vol 65 ou 85. Dans une couronne intermédiaire, on observe un relèvement des plafonds de 1000 ft en général (zones vertes), notamment au sud de la TMA, mais également un grand nombre d'espaces (zones rouges) dont le plafond VFR est réduit de 1000 ou 2000 ft. Pour un Toussus-Chartres ou un vol dans la région du VOR « EPR », il va falloir changer nos habitudes et prendre en compte ces nouveaux plafonds. Pour les zones les plus internes, il n'y a pas de changement.

Évolution des zones de la TMA parisienne

Le SIA devrait mettre prochainement à notre disposition les nouvelles cartes au 1/1 000 000 ème. et 1/250 000 ème. Cela se fera avant le 17 novembre, date de mise en œuvre de ces nouvelles zones. Pensez à mettre à jour votre documentation avant de repartir en vol ! ●