



C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

PETITE ET GRANDE HISTOIRE DE **Couche**

PERSPECTIVES
2024 ET AU-DELÀ !

RALLYE ANNULÉ
Une super
sortie plan B

1000 H
RETOUR AUX
SOURCES

LES FEUILLES MORTES 2023

- ▶ LA VIE DU CLUB
- ▶ LE MOT DU PRÉSIDENT
- ▶ LES NEWS
- ▶ JOURNÉE DE NETTOYAGE
- ▶ LA PHOTO DU MOMENT
- ▶ DOUBLE ANNIVERSAIRE AUX IPSA
- ▶ INITIATION À L'HYDRAVION
- ▶ LE BON MOMENT

LA VIE DU CLUB

Clic! Pour participer



SOUVENIR, SOUVENIR...

Un appel à contribution est lancé pour collecter des souvenirs inoubliables, contés ou imagés de notre club. Par exemple, des photos d'une sortie club aux châteaux de la Loire ont été retrouvées... les pilotes ont piloté en tenue renaissance !



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

Merci à Sarah pour ce 1^{er} numéro de l'année 2024, dès le mois de janvier, l'occasion pour moi de vous souhaiter une bonne année et de beaux vols, en toute sécurité.

L'année 2023 s'est achevée sur la vente du Tecnam P2002 AE à l'aéroclub de Brive, le

convoyage n'ayant pu se faire que début janvier pour cause météo. Entre temps, le QO est revenu d'une grosse visite 2000 H, tout beau tout neuf avec une peinture rutilante. Normalement, les grands chantiers mécaniques devraient être plus calmes sur 2024, avec néanmoins la pose d'un silencieux sur XD et le changement de parachute du Cirrus BR aux Pays-Bas.

L'année 2024 sera avant tout celle de l'arrivée des Elixirs au club. L'industrialisation de cet avion de 4^e génération repart de plus belle, après une phase de rappel des appareils déjà livrés pour des contrôles. Nous attendons avec impatience la confirmation des dates de livraison.

En attendant, nos instructeurs sont déjà à la manœuvre et vous concoctent un programme de lâché machine qui vous permettra de vous familiariser avec les avions. Pour rappel, les Elixirs seront également aptes au vol de nuit et les règles du club ont été adaptées pour être qualifié, la demande était forte. Finalement, les candidats sont peu nombreux, n'hésitez pas à faire appel à Frederic Turpin pour découvrir la magie du vol de nuit.

Côté sécurité, Baptiste Fleuret est notre nouveau responsable sécurité. Il sera votre contact pour tout événement sécurité ou REX, et organisera des communications et animations autour de ce sujet cette année.

Tout comme nos amis des IPSA, Air Europ fête cette année ces 90 ans, ayant été fondé en 1934. Nous regroupons des documents pour partager sur l'histoire de votre club.

Bons vols à tous, n'oubliez pas d'effectuer un vol de reprise avec instructeur suite à la pause hivernale. **Eric Scheid**

AGENDA

- **Le 9 mars** : Assemblée générale ! Présence obligatoire. Il est possible de donner une procuration si empêchements.
- **Le 23 mars** : Nettoyage de printemps du club
- **Le 30 mars** : balade aéro du club
- **Les 27 et 28 avril** : Rallye du club. Suivez bien les instructions.



Réservations auprès de Pierre lansalot-Basou



Clic!

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 !

2 DÉCIBELS
C'est ce qu'un pot silencieux permet de gagner. Cela paraît petit et pourtant, cela change pas mal les choses.

Silence, on tourne

Ce n'est pas simple à mettre en œuvre mais nous essayons de vous concocter une vidéo de présentation du club. Le script est fait. Des demandes d'autorisation pour utiliser des drones devant les locaux sont en cours. Le droit de filmer les parties au sol sont déjà validées par les autorités de la plateforme. Au printemps, nous organiserons une journée de tournage en espérant que vous serez nombreux à venir.

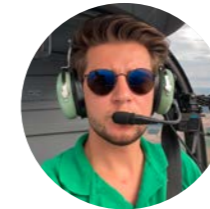


CARNET NOIR

Daniel Doudoux nous a quitté le 10 décembre dernier à l'âge de 85 ans. Daniel était un pilote fidèle de l'aéroclub, présent aux fêtes, aux sorties, aux voyages... beaucoup d'entre nous avons partagé plein de beaux moments en sa présence. Il avait arrêté de voler il y a quelques années pour profiter de sa famille à Saint-Palais. Salut Daniel !

Air Europ a son Insta

Dimitri rejoint l'équipe communication en gérant le compte Instagram du club. Vous pouvez déjà admirer son investissement sur ce réseau. Dimitri propose également de faire des petits films de présentations de nos membres. Vous êtes les stars.



UN GRAND BRAVO !

- **Jimmy Paute**, PPL le 15 avril 2022 avec Baptiste Fleuret
- **Stefano Matthias Panebianco**, PPL le 25 avril 2023 avec Charles Yves Hollande
- **Dimitri Palcy**, PPL le 16 juin 2023 avec Charles Yves Hollande
- **Guilyann Lombion**, PPL le 16 septembre 2023 avec Charles Yves Hollande et Thierry Ormiere
- **Raphaël Jannet**, PPL le 29 octobre 2023 avec Charles Yves Hollande et Thierry Ormiere
- **Pierre Lansalot Basou**, pour ses 1000 heures, instructeur Georges Bielek

VECTEEZY.COM

ERRATUM



Au feu !

Voici un erratum concernant le dernier numéro. En effet, un mauvais copier-coller est resté. Et vous savez quoi ? Plus c'est gros, moins ça se voit. Vous trouverez donc les bonnes actions à faire en cas d'incendie ci-dessous.

- 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**

JOURNÉE CLUB DE nettoyage



Les lieux sont sans dessus-dessous mais c'est pour la bonne cause



Opération désherbage au chalumeaux !



Ici, on traque l'humidité



Eric assouvit un vœux fantasme en désherbant le devant.



Jean-Pierre travaille sous les encouragements



Khan se révèle être experte en maçonnerie

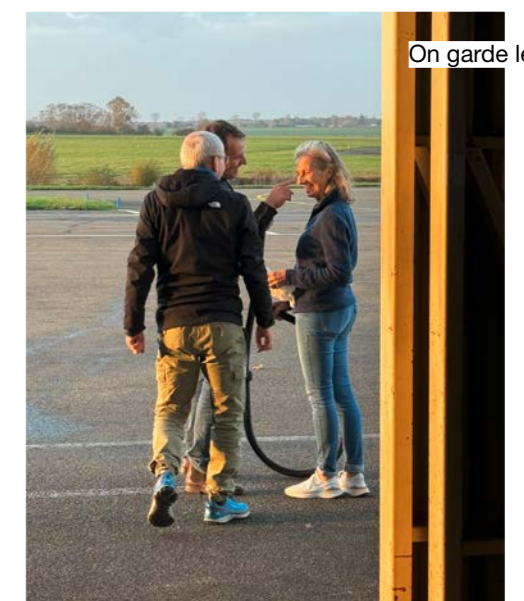
TOUS LES ANS SE TIENT, EN NOVEMBRE, UNE JOURNÉE DE NETTOYAGE, BRICOLAGE, RANGEMENT, TRI, ETC... TOUT ÇA DANS UNE SUPER AMBIANCE. CHACUN AMÈNE SON TALENT, SON COUP DE MAIN ET SA BONNE HUMEUR.



Que serait une journée de nettoyage sans sa traditionnelle raclette et son vin chaud ?



Sophie et son aspirateur chassent les grains de sable



On garde le sourire

PETITE ET GRANDE HISTOIRE DE Couche

RÊVER AU DESSUS D'UNE MER
DE NUAGE... SE PERDRE
DANS SES PENSÉES... SE PERDRE
TOUT COURT À VRAI DIRE.

Bon, on y va ou n'y va pas ? Attendre assez pour passer on top mais pas trop non plus afin de pouvoir redescendre en dessous de la couche qui s'étend inexorablement vers notre destination. Tel était le dilemme de cette belle journée d'août qui nous a mené à voler durant presque deux heures au dessus des nuages.

Au début, c'est l'émerveillement. Nous nous croirions au dessus de la banquise. Il ne manque qu'un ours polaire pour l'affirmer. C'est tellement beau. Seulement, au bout d'une heure, il faut avouer que cela devient assez monotone et comme nous avons un beau vent de face, on se traîne. J'ai l'impression d'être bloquée dans l'espace temps au dessus du même iceberg. Le GPS affiche depuis plus d'une demie heure qu'il faudra deux heures trente pour arriver à bon port... une journée sans fin quoi. Si nous n'avions pas le GPS, nous ne serions même pas capables de dire où nous sommes. Nous n'avons aucun repère. Alors il nous vient une question. Comment, Diabole, les pionniers de l'aviation ont-ils fait pour voler au cap et à la montre au dessus des nuages ou de la mer ? Avaient-ils déjà des balises ? Annulaient-ils leur vol ? Je suis partie à la pêche aux infos.

L'héritage marin

Les premiers vols sans vue sur le sol ont eu lieu grâce au **sexant**. Comme les navigateurs sur les bateaux, le pilote utilisait cet outil pour se repérer avec la position des étoiles. Je parle du pilote mais quand il n'y avait pas un navigateur. Les membres du club qui ont pu voler à bord du DC3 me disaient qu'on y trouve une bulle vitrée au plafond pour cette raison. Notez, qu'il y a longtemps eu un navigateur à bord.

À partir de 1920, ce sont des phares aéronautiques qui permettaient de se repérer la nuit ou par temps brumeux. D'après *Wikipédia*, il y en aurait eu de trois sortes : « **Les phares de grandes navigations** (ou phares de balisages) scintillaient d'éclats blancs et confirmaient une direction aux pilotes le long de leurs parcours parsemés de points lumineux. Parmi eux, le phare de la Tour Eiffel, du Mont Valérien et du Mont Cindre. **Les phares de repérages** (ou phares de rappels) permettant aux avions en vols de repérer les aérodromes. De couleur blanche et à éclipse, la portée était de 40 km. Le scintillement, entrecoupé d'extinctions, transmettait une lettre en morse, indicatif de l'aérodrome en question. **Les phares de jalonnements** étaient situés à proximité de petites localités le long des voies aériennes majeures. D'une portée allant jusqu'à 50 km, l'allumage était assuré par un habitant local. Le phare était de couleur rouge et alimenté au néon pour permettre au pilote de mieux les apercevoir par mauvaise visibilité. »

Oui mais est-ce que ce faisceau lumineux arrivait à traverser une couche nuageuse ?



Les ondes à la rescousse

Il fallait de toutes façons, trouver des solutions plus efficaces ; ne serait-ce pour que l'aéropostale puisse livrer son courrier plus aisément. La marine cherchait elle aussi depuis un bon bout de temps un moyen efficace de se repérer en haute mer et la radiogoniométrie était très prometteuse. *Wikipédia* définira bien mieux que moi le principe : « en navigation : la radiogoniométrie d'un émetteur fixe et connu (un radiophare ou une radiobalise) permet de déterminer un lieu de position pour le récepteur et par conséquent une position en relevant au moins deux émetteurs, elle peut également être utilisée (avec un seul émetteur) pour rejoindre un port équipé d'un radiophare (technique dite de homing (en), retour à la maison) ». Voilà qui est beaucoup plus prometteur pour voler sans repères, même si il reste de belles imprécisions d'après ce que je trouve. Les premiers radiophares auraient été mis en place en 1911 à la sortie de la rade de Brest.

La grosse avancée sera les balises NDB et ADF.

Je cite le site *lavionnaire.fr* : « La balise NDB est le plus ancien des moyens de radionavigation puisqu'elle fut inventée en 1920 par Fisher. Cet émetteur radioélectrique non directionnel qui diffuse son signal dans toutes les directions et avec la même puissance, est basé sur le principe de la radiogoniométrie. Il existe trois types d'émetteurs. **Le NDB** souvent de grande portée de 100 à 200 Nm, il jalonne les voies aériennes. Son indicatif est généralement composé de trois lettres. **Le Locator** de portée réduite entre 15 et 30 Nm à proximité d'un aérodrome il est utilisé comme aide d'approche et d'atterrissage. Son indicatif est généralement composé de deux lettres. À ne pas confondre avec le localiser de l'ILS. **Le Broadcasting system** émetteurs de radiodiffusion de très grande portée comme RTL 234 KHZ ou RMC 216 KHZ. ».

La petite histoire drôle

Jean-Michel Palut me contait l'histoire d'une femme, au début de l'aviation, qui vit débarquer du ciel un avion. Tout en volant au dessus du sol, le pilote lui demanda où il se trouvait. Une fois sa réponse obtenue, il reprit de l'altitude et poursuivit son vol.



Pour ce qui est de « **L' ADF** acronyme de **Automatic Direction Finder** ou **radio-compas** est un radiogoniomètre perfectionné. Inventé à la fin des années 1920, il mesure l'écart angulaire (gisement) formé par l'axe de l'aéronef et la direction de la station sur laquelle il est accordé. Les principaux composants de l' ADF sont : le récepteur, une antenne cadre (mobile ou fixe), une antenne de lever de doute (fixe), un indicateur de gisement et un boîtier de commande pour afficher la fréquence. Les premiers ADF étaient manuels c'est-à-dire que le pilote ou le radio-navigateur devait à l'aide d'une manivelle orienter l'antenne cadre de façon à rechercher l'extinction auditive. Actuellement tous les ADF sont automatiques et fournissent en permanence le gisement de la station sur laquelle ils sont accordés. ».

Tout est sous contrôle

Cela devient d'autant plus pertinent quand l'outil radiogoniométrique est relié au contrôle aérien.

Dans une vidéo, <https://www.youtube.com/watch?v=sIZIHL-LFZo>, on peut en voir le

principe de recoupement pour situer l'avion. L'exemple est parfait puisque cette vidéo montre une situation de « crasse ».

La suite ? lavionnaire.fr le résume très bien : « ... entre les années 1935-1940 le radar fit son apparition, le **VOR** fut homologué en 1947 puis l'**ILS**. Ce n'est que dans les années 2000 que le **GPS** arrive (actuellement non homologué comme seul moyen pour la navigation). Pendant ce temps d'autres aides de radionavigation ont pratiquement ou totalement disparus comme le Consol, le Loran, le Decca ou l'Oméga. ». Nous voilà donc à l'air de la tablette, fidèle alliée de la navigation détendue.

Il n'empêche qu'avec une règle comme « Toujours aller voir » les pilotes de l'aéropostale n'avaient peut-être pas le même loisir que moi de se poser autant de questions. Je crois que leur principale boussole a été leur courage ! Pour ma part, j'ai cherché sur divers support les informations qui ont nourri ce papier. N'hésitez pas à partager vos objections ou autres connaissances dans le prochain numéro. **Par Sarah Gialis**

SOURCES

- <https://www.actuailles.fr/perdu-dans-le-ciel>
- <https://www.lavionnaire.fr/RadioNavADF.php>
- <https://www.lavionnaire.fr/RadioNavIntro.php>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/laviation-civile-en-france-et-memoire>
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Contr%C3%B4le_de_la_circulation_a%C3%A9rienne

Perspectives 2024 et au-delà !

UNE ANNÉE DE TRANSITION
HISTORIQUE POUR LE AIR EUROPE CLUB

Situation à date

L'inflation est galopante et les budgets deviennent de plus en plus difficiles à tenir. Pour rappel votre cotisation couvre tout sauf les avions avec notamment le hangar, l'électricité la plateforme Aérogest, la maintenance des locaux et les frais financiers pour un total de 35k€ (+6% par rapport à l'an dernier). Les heures de vol couvrent la 100LL (+70% en deux ans), la maintenance (pièces & main d'œuvre), l'huile (+40%), les assurances avions, les taxes d'atterrissages...tout augmente...
Pour les tarifs de cotisation, le conseil a décidé qu'elle restera à 320€ comme en 2023, mais sous réserve d'une réinscription avant Noël. Coté prix de l'heure de vol, La 100ll est de nouveaux à des sommets (2.89€/l) et nous serons contraints d'appliquer **dès octobre une nouvelle tarification (voir Aérogest).**

Cependant nous avons identifié les leviers pour rester attractif et préparer l'avenir :

→ Il nous paraît indispensable pour l'école d'avoir deux avions écoles identiques. Le moteur Rotax est désormais un incontournable, il coûte moins cher et présente des consommations en forte baisse comparées aux gourmands Lycoming et ils permettent d'utiliser du SP98 sans plomb aviation à 2.39€/l disponible depuis octobre à Toussus.

→ Les coûts de maintenance (pièces et main d'œuvre) rapportés au nombre d'HDV doivent beaucoup baisser

→ Nous prenons en compte l'environnement en réduisant le bruit de nos avions.

Les Elixirs répondront à tous ces défis...

Pourquoi Elixir ?

Le conseil a fait un travail d'analyse très poussé entre mai et juin 2022. L'équipement des Elixirs (LSA amdt 5, le plus haut niveau de certification possible) est du haut de gamme puisqu'ils sont équipés d'un moteur injection Rotax 912iS, d'un pas variable automatique (plus de mixture, plus de réchauffage carbu), d'un glass cockpit complet Garmin, d'un pilote automatique très performant, d'un parachute de cellule, de 4 prises USB, de cartes

Nous espérons pouvoir compter sur vos réinscriptions nombreuses et sur votre engouement pour cette nouvelle page du club.

de navigation intégrées au Garmin, d'une certification vol de nuit (à ce titre le parachute est un réel plus...), d'un indicateur d'angle incidence, de volets double fente et plus encore à découvrir. Bref, bien que « bas sur patte », il a tout d'un grand !

L'élixir révolutionne le monde de l'aviation légère de par sa capacité à réaliser de l'école mais également du voyage avec sa vitesse de croisière de 125kt et sa consommation

faible pouvant descendre à 10litres/heure en école et 15 litres en croisière rapide. Avec un coût d'essence au km sans égal additionné à des coûts de maintenance divisés par 2, la proposition était... alléchante.

Convaincus, nous avons fait chauffé Excel et Powerpoint pour établir un projet de financement nous permettant fin juin 2022 de passer les 2 commandes avant l'augmentation du prix d'achat. Depuis d'autres aéroclubs ont fait la même analyse et sont arrivés aux mêmes conclusions : Le Rochelais Elixir sera un « game changer ». Mais tous ne pourront pas se l'offrir.
Pour nous les membres d'Air Europ, nous aurons une flotte polyvalente biplace très attractive avec deux avions identiques capables de s'adapter à la fois à l'école et au voyage rapide.

Investissement & Financement de 600K€ :

- 20 % club
- 10% emprunt FFA sans intérêts
- 70% emprunt Société Générale. **Par Tobie Mailier**



LA PHOTO DU MOMENT
Voici une bien belle
photo, faite en
2019 à Toussus, de
l'avion de Bernard
Chabbert journaliste
commentateur Aéro.

Par Patrick Bordier

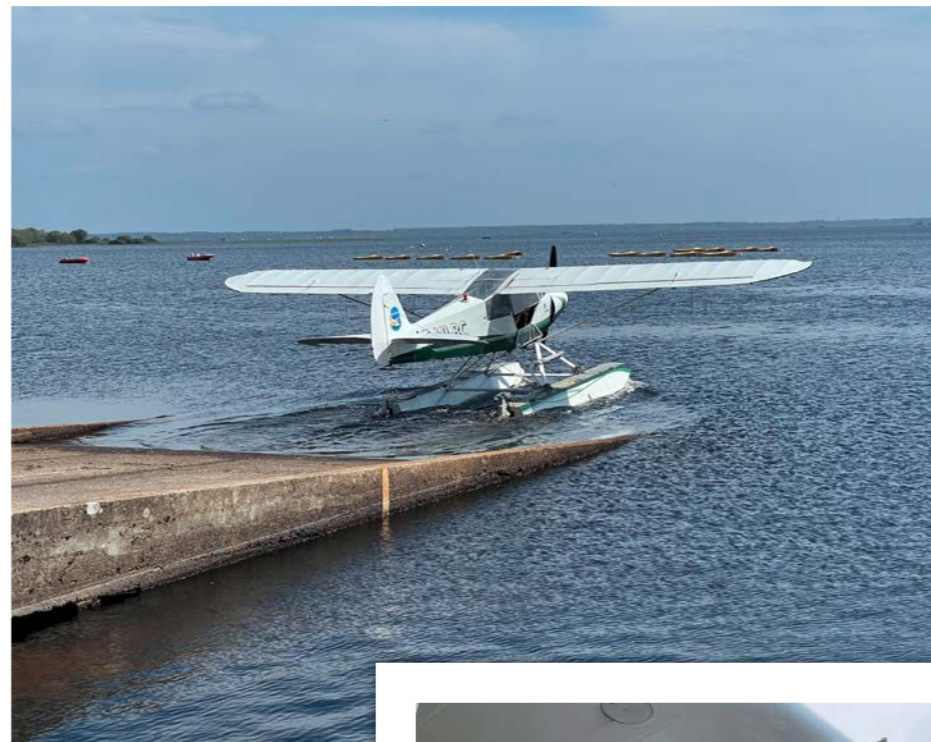


**DOUBLE ANNIVERSAIRE
POUR LES IPSA**

Le 14 octobre dernier, l'aéroclub des IPSA (Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air) fêtait un anniversaire à double sens : les 70 ans de l'agrément de l'aéroclub, et les 90 ans de la création de la section d'infirmières pilotes d'aviation sanitaire par la Croix-Rouge française. Une magnifique occasion de célébrer des femmes pionnières de l'histoire aéronautique, médicale et même militaire de notre pays : en effet, les IPSA sont étroitement liées aux Convoyeuses de l'air, toujours en activité aujourd'hui. Des représentantes de toutes ces origines étaient présentes, rassemblées par leurs passions communes du service et de l'aviation : anciennes IPSA, pour certaines ex-membres de l'aéroclub, délégation de l'escadrille aérosanitaire « Etampes » 6/560 de Vélizy Villacoublay, délégation de la Croix-Rouge française... Les élus locaux, les présidents d'aéroclub voisins - dont Air Europ Club ! - venus en soutien à cette sympathique cérémonie, ainsi que les membres du club présents ont ainsi pu se replonger dans les origines de l'association. Tous se donnent rendez-vous pour les 100 ans des IPSA... ou avant !

À Biscarosse

une initiation à l'hydravion



1 Frédéric, instructeur de jour comme de nuit, est un pilote usager de Biscarosse. Il était déjà sur place début juin et avait tout organisé (créneaux hydravions réservés, hébergements et répartitions, véhicules terrestres, ...) pour la période du 9 au 11 juin 2023. Nous étions 13 personnes de deux clubs, Alcyons et nous, Air Europ.

2 Après force consultations météo, appels au prévisionniste... demandes d'échanges d'avion pour partir la veille... Avec Sophie, nous avons réussi en KT à effectuer le voyage le jeudi 8 juin d'une traite en fin de journée, moyennant quelques aménagements d'altitude - ainsi que de trajectoire pour éviter les grains. Belle fin de vol dans les couleurs du presque couchant derrière les nuages.

Le vendredi 9, de même qu'un pilote arrivé en voiture, nous avons pu bénéficier en premier des créneaux hydravions réservés l'après-midi, tandis que les autres équipages peinaient sous le mauvais temps à rejoindre la base.

Opportunément, un brief en salle par Grégoire (l'instructeur qui nous accompagne en vol) et on y va, chacun.e son tour. Nous volons sur « Piper PA-18 super Cub amphibie, F-HLBC », qui n'a que deux places en tandem. Au parking, on admire le N406AH, un Cessna 185, la classe, « pas cette fois ».



3 Voyez nos mines concentrées (avant vol) ou réjouies (après). Décollage sur la dure, un temps de vol au-dessus du lac pour sentir le vent, repérer les lieux... pour ces raisons, on reste bas, 400ft (l'altitude maximale de l'hydrobase est à 560 feet sachant que le lac est à 60 feet), alors que Cazaux nous autorise à 1000 ; quatre amerrissages, un chouillas de navigation sur l'eau, une montée sur un « sleep », (nous n'avons pas fait pas d'accostage au ponton), retour en vol pour la piste en dur. De quoi alterner entre l'usage des volets et celui des safrans. Le samedi, place aux arrivées du vendredi, pas d'autre vol en hydravion pour nous, autre plaisir : promenade-bain vers la dune du Pilat. Et soirée se finissant autour d'Igor (ancien de l'ACTN) et son rituel indispensable autour de la vodka...

Au retour, c'est le KT qui a des ennuis météo (nous avons trainé un jour de plus). Consultations météo, appels prévis, décision difficile, partir avant tel ennui plus au nord sur notre route mais après tel ennui sur Biscarosse-Cazaux, bref pas de créneau suffisamment « safe ». On ne force pas, on abandonne, merci l'assurance FFA qui nous permet de nous rapatrier. Je retournerai à Biscarosse les jours suivants dès que possible météo (le 14), et Jean-Michel fera la première branche. **Par Théa Siemons**

LE BON ENDROIT

Le dernier C pas du vent stipulait : « Granville : Le restaurant créole de l'aérodrome, très apprécié des pilotes a fermé ses portes suite à la crise sanitaire.»

Et bien, bonne nouvelle, le resto a rouvert, certes il n'est plus créole... Le 20 août, munies de notre pique-nique pour la plage en prévision du resto fermé, nous n'avons fait que nous rafraîchir, donc nous n'avons pas d'avis sur la cuisine...

Autre bonne nouvelle pour les mécanos, les voltigeurs, les convoyeurs : le restaurant de Bernay va rouvrir, disent les mécanos sur place (début octobre). Un endroit qui était apprécié, y compris par des personnes du cru. Par Théa Siemons





PAS DE RALLYE 2023 ?

Une consolation!

« Nous sommes déçus que le rallye soit annulé, mais il ne faut pas regretter à cause de la forte probabilité d'orages dimanche et après. Toutefois, Karim et moi avons néanmoins prévu de voler samedi. Si on pouvait être 2 ou 3 avions pour une petite sortie-club, ce serait un moyen pour les participants de se consoler en partie »

écrivait Régis dans son message
Dix personnes et trois appareils au départ, les deux dr 400 XD et KT et le Wassmer BRUU.

La destination est décidée samedi 16 septembre au matin autour des croissants : châteaux de la Loire, le Touquet, autre aérodrome côtier ? Ce sera Abbeville, qui a plein d'avantages.

Voyez plutôt : ceux qui veulent survoler les côtes sont gâtés, le restaurant strictement sur place est ouvert, ceux qui veulent marcher un peu longtemps prennent un taxi pour St Valery-sur-Somme, la promenade est plaisante. Ceux qui veulent rentrer tôt ou faire la sieste ou regarder atterrir les paras... tout est possible.

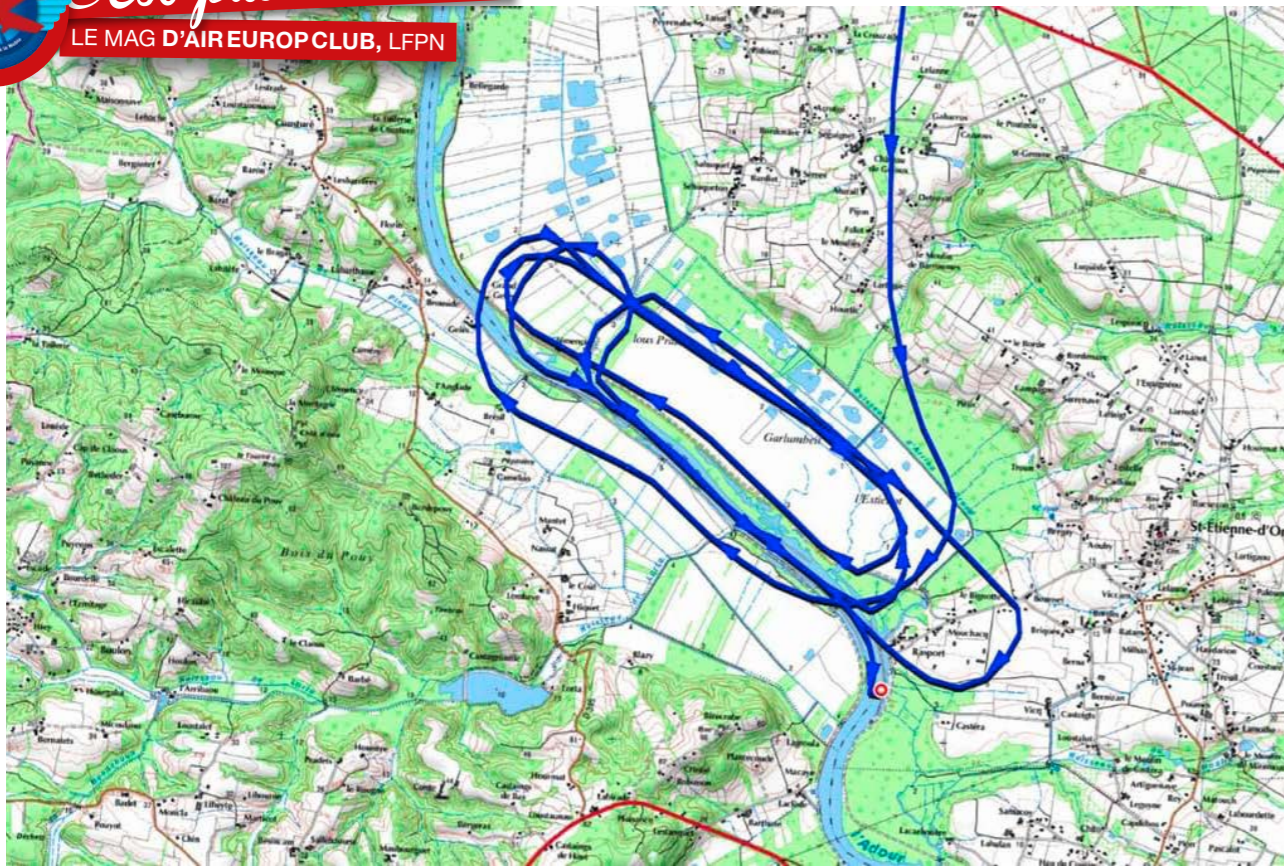
Au retour, juste un petit souci de radio sur KT, parfois le pilote ne parvient pas à faire entendre ses messages sur la fréquence ; comme l'émission en place droite fonctionne, entre pilotes on s'arrange. Une belle journée... **Par Théa Siemons**



Un retour aux sources

Membre à l'aéro-club Aquitaine Hydravions basé à Biscarrosse, je vole chaque année sur hydravion amphibie pour entretenir ma qualification et effectuer habituellement des vols de découverte pour des amis, principalement sur le lac de Biscarrosse et autour du Bassin d'Arcachon. La basse saison que représente la période automnale (mois de septembre et octobre) est également la période idéale pour activer et utiliser les hydro surfaces creées en France. Aujourd'hui Dimanche 24 Septembre, nous partons pour une journée exceptionnelle à la découverte d'une nouvelle hydro surface située sur l'Adour au niveau du Bec des Gaves et de la commune de Saint-Étienne d'Orthe (40). L'Adour est un fleuve du Bassin aquitain dans le Sud-Ouest de la France, classé site Natura 2000. D'une longueur de 307,1 km, il prend sa source dans le massif pyrénéen du pic du Midi de Bigorre, au col du Tourmalet (Hautes-Pyrénées) et se jette dans l'océan Atlantique entre Tarnos (Landes) sur sa rive droite et Anglet (Pyrénées-Atlantiques) sur sa rive gauche.





Avec un instructeur connaissant bien le site, nous partons ce matin effectuer le vol de convoyage d'un hydravion amphibie au départ de Biscarrosse (LFBS) pour l'hydrosurface de Saint-Etienne d'Orthe (AH4003). Un site magnifique que je ne connais pas encore, mais que j'aurais le loisir de découvrir pendant cette journée pas comme les autres. Au roulage, deux hérons cendrés nous accompagnent à proximité de la piste 09 d'où nous décollons vers 09h30.

Une belle matinée commence !

Cap plein Sud via Mimizan puis Dax à 1500 pieds QNH. La journée est magnifique et quelques stratus sont encore présents au sol par cette matinée fraîche. La vue en vol est imprenable avec la chaîne des Pyrénées en face de nous. Après une heure de vol, nous arrivons au-dessus de l'Adour et ses méandres. Après avoir quitté le contrôle de Biarritz, nous arrivons au-dessus de l'hydrosurface. Une équipe au sol et en bateau est déjà sur place au moment où nous entamons plusieurs survols de reconnaissance à basse altitude (200 pieds QNH).

Faire amerrir un hydravion sur un fleuve est un moment toujours délicat : il faut reconnaître si la zone est claire, l'absence de branchage et autres troncs d'arbres pouvant être charriés par le fleuve. De plus, la proximité de l'océan et le caractère fluvial de l'Adour entraînent un phénomène de marée (montante et descendante) : le courant qui en découle doit être également pris en compte lors

du choix du sens de notre amerrissage (toujours amerrir dans le sens du courant-on utilise la force du fleuve, on ne se met jamais contre le fleuve). Heureusement, l'équipe au sol nous donne par radio les dernières informations sur la marée, ainsi que l'équipe sur l'eau balaye la zone en bateau pour dégager la voie de tout élément dangereux présent sur la surface de l'eau ! Côté marnage, le faible coefficient de marée du jour permettra un accostage au ponton privé situé plus en aval du fleuve.

L'amerrissage s'effectue sur le fleuve sans soucis puis nous rejoignons au moteur le ponton aménagé sur place pour y accoster. Une fois l'hydravion installé au ponton, les vols de découverte vont s'enchaîner pour les spectateurs qui sont présents sur place (une douzaine). Sur place, l'avitaillement s'effectue plusieurs fois grâce à une citerne de 330 litres amenée en voiture depuis Biscarrosse sur une remorque. Organisation Top.

Lors d'un second vol effectué sur place pendant la journée, j'aperçois une cigogne venue se reposer quelques instants sur les bords du fleuve, sûrement en pleine migration. Accessoirement, ma 1000^{ème} heure de vol a également pu être réalisée pendant cette journée 1000 : atteindre ce cap symbolique est un moment particulier pour un pilote, qui plus est à bord d'un hydravion sur une hydrosurface dans le Béarn ! Une belle opportunité pour vivre une telle journée et un tel moment !

Par Pierre Lansalot-Basou

