LE PAPY BOEING TONE
**MAI 2012- N°33**
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

# Rêve de gosse

Et aussi :

- L'INCONNU DU TABLEAU DE BORD
- BISCAROSSE 2012
- LA VIE DU CLUB

# RÊVE DE GOSSE

Par Eric Moret

Ce Dimanche 11 mars, ce n'est pas la sonnerie très matinale du réveil qui me chagrine mais plutôt ce que je vais trouver derrière les volets en les ouvrant. Les prévisions météo, sans être franchement pessimistes, n'étaient pas délirantes sur la région parisienne. Le programme du jour a déjà été annulé pour raison climatique la semaine précédente.
Au fait, le programme est un baptême en Fouga Magister. Il y a de quoi motiver plus d'un pilote privé qui rêve depuis toujours de monter dans un avion de chasse.

## Sur quatres roues

J'appelle Gabriel, le copain parachutiste avec qui nous nous offrons ce rêve d'enfant. Il vient d'avoir Claire, l'organisatrice, qui n'est autre que la femme de Claude Gravelle, ancien pilote de chasse, propriétaire du Fouga, pour savoir si les vols sont maintenus. Elle lui a répondu par l'affirmative, sans aucune hésitation. Pourtant, quand je vois dehors la couche de stratus à moins de 600 ft ... ce n'est pas vraiment folichon. Après tout, sur le Nord, il semblerait que la couche doive se fragmenter d'ici le milieu de journée. Et puis, il n'est pas encore 7H00 locales.
Nous sommes prêts. Direction Toussus. Le F-HBBR est réservé pour un vol sur Abbeville. Et toujours pas plus de 700 ft. En allant à la météo, nous croisons Théa et Norbert qui en reviennent. Ce n'est pas le grand sourire des beaux jours. Mister MTO nous confirme qu'il n'y a pas grand-chose à espérer avant l'après-midi, et encore. Bon. Eh bien le voyage se fera par la route ! La journée ne sera pas aéronautique sur toute la ligne. Nous avions prévu de la marge, il y a quand même deux heures et demie de route et le vol est prévu pour 14H00.

Après cent bornes sous un ciel plombé et quelques gouttes, le premier rayon de joie ne vient pas de notre chère étoile mais d'un aéronef en montée initiale à Beauvais qui passe au dessus de l'autoroute, au loin devant nous, en décollant de la 12. Sa silhouette gracieuse est reconnaissable entre toutes. C'est un Fouga ! Et, puisqu'il décolle de Beauvais, il y a de fortes chances que je me retrouve dans son cockpit dans quelques petites heures. Son premier virage à gauche vers le nord finit de m'en convaincre. Mais, pour l'instant, c'est à basse hauteur qu'il rejoint Abbeville. Nous venons de passer Amiens. Et là enfin ! De belles trouées bleues apparaissent au-dessus de nous. L'excitation commence à monter.

## Enfin à destination

Nous n'avons pas le temps de saluer nos amis en descendant de voiture que les Marboré commencent à déchirer l'air de leur sifflement aigu si caractéristique. Manifestement, un autre passionné ne va pas tarder à être baptisé sur CM 170. Cela nous laisse une bonne heure et demie pour aller tester la carte du resto local basé au bord du tarmac. Nous suivrons les recommandations du chef : « Et quatre entrecôtes saignantes ! ». Pas trop de frites : il faut se sustenter raisonnablement avant le vol, dit la brochure. Et une petite bière ? Aller, une seule et pas de vin. Faut être raisonnable.
Nous rejoignons Claire et Claude Gravelle dans le club-house. Ils ont investi les lieux. Sur deux écrans tournent les vidéos des vols précédents. Caméras avant et arrière en simultané et synchro.
Le moment est venu de choisir et d'enfiler sa combinaison de vol, bleu ciel évidemment. Hum, très seyant. Nous nous approchons du F-GPCJ étincelant dans sa livrée « alu polishé ». Le mécano est en train de lui remettre 250 litres de kéro. C'est que ça boit, c'est petites bêtes-là. 500 litres/heure.

## C'est parti !

Après quelques photos-souvenir, il est temps de monter, ou plutôt de descendre dans l'avion, tant il est bas. Le marchepied très étroit ne facilite pas l'installation des quinquas aux grands pieds. Mais on finit par trouver le baquet doublé de son parachute de secours. Bouclage du harnais du parachute puis du «cinq points» des sangles de sécurité. S'ensuit un petit briefing qui passe très rapidement en revue l'éjection de la verrière, du siège (que l'on n'utilisera pas de toute façon) et la sortie de secours. Bref, pour résumer, si le pilote éjecte sa verrière et saute de l'avion, il faut faire comme lui. Dans tous les autres cas, on reste sagement assis. Le pilote passe ensuite en revue les différents instruments accessibles en place arrière et la position à maintenir lors de la voltige.

## Mise en route

Là-dessus, il noue les manches de son pull qu'il porte sur les épaules et s'installe en place avant. Le groupe de démarrage est débranché après quelques secondes de lancement des deux turbines.
Le Fouga se met en mouvement en douceur. Le sol, très proche, nous renvoie bien le bruit des réacteurs.
Alignement et décollage immédiat s'ensuivent tout aussi délicatement. Le décollage se fait sur environ 700 mètres, le reste de la piste est survolé à très basse hauteur et là, virage. Je devrais plutôt dire : courbe à droite entre 50 et 100 ft, sauf qu'on prend déjà 2 G ! Virage à gauche et on se retrouve face à la piste pour un passage bas, pas pour longtemps. Le tachy est suffisant pour attaquer dès le seuil de piste une chandelle qui se termine par un renversement. Passage sur la piste mais 2000 ft plus haut cette fois. Ayant bien repéré la piste sous tous les angles, on s'en éloigne en redescendant à 300 ft, direction la baie de Somme en évitant le survol de la réserve. Le silence en vol est presque impressionnant. Au fait, depuis le retour à 300 ft, les commandes ont changé de main : yessss ! Je suis frappé au premier abord par la douceur des commandes, par la réactivité de l'avion et sa facilité de pilotage. En vol, c'est plus facile à tenir « droit » qu'un DR 400. On se rapproche à 220 kt de la côte et, vu que 300 ft c'était un peu haut, le survol maritime se fera à 150 ft maxi. Seul inconvénient, les mouettes et divers goélands ont la mauvaise idée de partager le même niveau de vol. On s'éloigne un peu des falaises que l'avion longeait à mi-hauteur pour s'écarter des volatiles. Un petit tour sur le terrain de Eu-Mers histoire de voir l'activité de plus près. Pas grand monde, heureusement. Car le passage imprévu d'un Fouga dans le circuit de piste peut perturber la tranquillité de certains pilotes.

Retour vers la baie de Somme non sans un passage (très) bas sur une vedette touristique d'où s'agitent, comme des ailes de moulins, une quinzaine de paires de bras de gens manifestement ravis du dérangement. Tiens, pas mal la blonde ...
A l'approche du terrain, les commandes repassent, non sans regrets, en place avant. Et là, je réalise dès la seconde boucle, que l'entrecôte-frites-bière-crème brulée risque de venir gâcher la fête. Je me concentre sur l'extérieur du cockpit. Le spectacle est fabuleux. L'horizon danse autour de nous, semblant presque vouloir jouer à cache-cache. Je craignais franchement être logé à plus mauvaise enseigne pour une première séance de voltige. Exceptés les 4 à 5 G encaissés à l'attaque des boucles, les figures s'enchainent sans douleur particulière. Et puis, se dire que l'on est à la place des anciens pilotes de la PAF que l'on a tant admirés et enviés, enfant, il y a de quoi avoir envie que ça s'arrête le plus tard possible.
Reste un petit détail préoccupant depuis cinq minutes. Ce petit Bücker anglais qui tourne autour et au-dessus de la piste. Je l'ai le plus souvent possible à l'œil. Mais j'avoue qu'il est facile de le perdre de vue pendant les acrobaties, et cela m'inquiète un peu. Je suis rapidement rassuré par Claude qui va le prendre pour cible pendant les dernières minutes de voltige, se faisant un malin plaisir à « l'accrocher » à chaque sortie de figure. Manifestement les réflexes de la « chasse » ne se perdent pas facilement, même à un âge où les honnêtes gens partent à la retraite.

## Toutes les bonnes choses ayant une fin

Nous nous retrouvons en très courte « vent arrière » et l'avion est posé et freiné par ses AF. Voilà, une demi-heure de vol en Fouga, c'est très vite passé. Mais, comme en témoigne mon teint pâle à la descente de l'avion, c'est suffisant.
J'ai tout le temps de me remettre de mes sensations au club-house pendant le vol de Gab. Je réponds « un p'tit Coca » à Claire qui me propose une collation. Une heure plus tard, nous sommes trois impétrants à être intronisés par Claude dans la « chasse », un verre de champagne à la main avec, à la clé, la remise du « diplôme » et d'un insigne représentant un Fouga.
Sur la route du retour, les images continuent à danser dans ma tête. ●

Retrouvez les caractéristiques du Fouga sur la page suivante

# L'inconnu du tableau de bord

## Harlan Fowler (1895-1982)
## L'aile se courbe mais ne plie pas

Harlan Davey Fowler est originaire de Sacramento en Californie où se déroulera presque toute sa carrière.

**A quinze ans,** il construit des cerfs-volants, puis il obtient son diplôme d'ingénieur et se spécialise dans l'aéronautique. Il travaille pour l'US Army air corps (ancêtre de l'US Air Force), comme consultant ainsi que pour différents constructeurs américains (Fokker USA, Glenn Martin, Convair, Douglas).

**Au milieu des années 1920,** les avions gagnaient en puissance et en performances, mais les vitesses de plus en plus élevées rendaient les atterrissages difficiles. L'industrie aéronautique d'alors cherchait tous azimuts les moyens de diminuer la vitesse d'atterrissage, mais de manière assez empirique, sans faire vraiment appel aux théoriciens et aux spécialistes de la mécanique des fluides. De son coté, Fowler mène aussi des recherches pour son compte avec l'aide de son mécanicien Stanley Crowfoot.

**Entre 1927 et 1929,** il développe sur ses propres deniers et finit par mettre au point son invention la plus connue : le volet hypersustentateur qui porte son nom et qu'il baptisa plus modestement « aile à surface variable ». Par rapport à un volet de courbure standard, le volet Fowler ou volet à fente se déploie en reculant dans un premier temps par rapport à l'aile pour augmenter la surface, puis il s'abaisse pour augmenter la courbure. La fente entre l'aile et le volet recolle les filets d'air et abaisse nettement la vitesse de décrochage. Cependant, cette cinématique plus compliquée nécessite des systèmes de guidage spéciaux à l'intrados, les « rails de volets ».

**En raison de la crise de 1929, ce n'est qu'en 1937** que Fowler réussit à faire approuver son dispositif par l'administration américaine et à équiper un avion en série : ce sera le bimoteur de transport Lockheed 14. Le paradoxe est que c'est l'Allemagne qui la première avait monté des volets Fowler sur des avions, comme en 1934 sur le Fieseler 97, un quadriplace de tourisme. Par la suite, des avions militaires en seront équipés, comme le Lockheed P-38 ou Boeing B 29. Harlan Fowler laisse une vingtaine de brevets et inventions, ainsi qu'une abondante littérature sur les techniques de l'aviation, mais aussi sur l'histoire de l'Ouest américain.

**Même si le nom de Fowler est de moins en moins employé, ses volets hypersustentateurs sont toujours utilisés sur divers types d'avions, comme le R3000 ou le SR20. Les avions commerciaux sont maintenant équipés de variantes de volets Fowler à deux ou trois fentes.** ●

# TOUT SUR LE FOUGA
## CM8R13 CYCLONE N°01 (Suite de la page 2)

- En 1949, l'Armée de l'air veut se doter d'un avion école à réaction pour mettre en place une formation tout réacteur des futurs pilotes. Cette année là, les sociétés Fouga & Cie Aviation et Turboméca s'associent pour réaliser un planeur motorisé par une turbine. Ce projet donnera le CM8R13 Cyclone n°01 monoplace qui prendra son envol le 14 juillet 1949. En octobre 1950, les ingénieurs Castello et Mauboussin dessinent le CM170R, un appareil plus gros, entièrement métallique, biréacteur et équipé d'une dérive «papillon». Après un appel, l'Armée de l'air choisit le CM170R Magister.
- Pour les réacteurs, c'est l'usine Turboméca de Tarnos qui construit les Marboré II puis VI à raison de plus de 10000 exemplaires.
- La réussite internationale du Magister n'aurait pas été si importante sans la réunion du 22 juillet 1954 organisée par le Groupe consultatif pour l'instruction aérienne de l'OTAN. Quatre mois plus tard, le Fouga CM170R Magister est le seul avion retenu parmi les 24 concurrents comme étant le plus adapté à l'instruction de pilotage de base jusqu'à un stade avancé de la formation pour les 14 pays de l'OTAN.
- Le Fouga Magister à été produit à 916 exemplaires, dont 188 en Allemagne, 76 en Israël et 62 en Finlande. Il totalise plus de 2 millions d'heures de vol au compte de l'Armée de l'air et il aura formé plus de 12000 élèves pilotes.
- Le Fouga Magister servit la Patrouille de France pendant 24 ans, jusqu'en 1980, en participant très largement à sa renommée.
- Le dernier Fouga Magister à été retiré du service en octobre 1996, après 40 années au sein de l'armée de l'air.

### QUELQUES CARACTÉRISTIQUES

| | |
|---|---|
| Modèle | Potez CM.170R Fouga Magister |
| Envergure | 12.15 m |
| Longueur | 10.06 m |
| Hauteur | 2.80 m |
| Motorisation | 2 turboréacteurs Turboméca Marboré IIA |
| Puissance totale | 2 x 400 kgp |
| Armement | 2 mitrailleuses. 2 bombes. 4 roquettes |
| Charge utile | 1050 kg |
| Poids en charge | 3200 kg |
| Vitesse maximale | 715 km/h au niveau de la mer |
| Plafond pratique | 11000 m |
| Distance franchissable | 1200 km |
| Equipage | 2 |

# RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL D'HYDRAVIONS DE BISCAROSSE 2012

«DESTINATION CANADA!» DU 17 AU 20 MAI 2012. **Par pierre Lansalot-Basou**

Depuis 1991, le rassemblement international d'hydravions est organisé tous les deux ans en France dans le magnifique cadre naturel des Landes. Situé sur le site mythique des usines Latécoère au bord du lac de Biscarosse, ce 14ème rassemblement aérien est ouvert au grand public et réunit pendant 4 jours plus de 25 000 passionnés ou amateurs, une vingtaine d'hydravions (Catalina, Beaver, Sikorsky, Piper PA-18, ...), une trentaine d'ULM et une dizaine de nationalités différentes ! Le thème du rassemblement de cette année : « Destination Canada ».

Dès le premier jour, j'ai le plaisir d'y retrouver Patricia, Derry et Dominique, les membres fondateurs et actifs du club « Aquitaine Hydravions ». Ils nous avaient chaleureusement accueillis le mois dernier pour nous initier à l'hydraviation dans la région.

Ils proposent des baptêmes de l'air au grand public sur leur Piper PA-18 en version Amphibie. Depuis mon poste d'observation situé sur la plage de sable fin, j'observe ainsi l'arrivée et l'amerrissage impeccable de F-GNMD, avant son accostage en douceur. Après avoir coupé le moteur, juste avant le ponton d'embarquement, deux personnes viennent pour l'aider à attacher l'avion car le vent est fort. Le premier passager embarqué, l'avion s'éloigne à nouveau pour s'aligner face au vent sur le lac. Pleine puissance et manche au ventre, le Piper PA-18 décolle et s'envole délicatement au loin pour effectuer son premier baptême. Les nombreux baptêmes de l'air affichent d'ailleurs tous complets, malgré la météo capricieuse !

À 15h00, chaque journée du rassemblement aérien est également ponctuée par des démonstrations en vol au-dessus du lac, devant les yeux du public venu nombreux pour assister aux différents ballets nautique et aérien. Je contemple le vol majestueux d'un DC-3 (« Dakota ») faisant des ronds autour de nous à basse altitude; assis au bord de la plage de sable fin sur un air de musique de Glenn Miller. C'est le top !
Puis changement de rythme : les voltigeuses Super Aerobatics arrivent fixées sur les ailes de deux biplans : enchainant des tonneaux et des loopings à couper le souffle, le public est conquis et n'a d'yeux que pour elles !

Malgré la météo du jour (vent fort, plafond bas), le suspense est à son comble lorsque la Patrouille de France est finalement annoncée ! Venue pour présenter son nouveau spectacle aérien 2012, il s'agit en effet de son premier meeting officiel de l'année ! Pendant 30 minutes, les alpha jet enchainent les figures les plus audacieuses de l'armée française à 1000 km/h, et décrivent dans le ciel (finalement bleu en fin de journée) de belles arabesques aux couleurs tricolores !
Bref, cette journée passée à Biscarosse est à conseiller à tous les amoureux de l'aviation : ambiance sympa, cadre naturel unique et organisation simple et complète ! Rendez-vous en 2014 ! ●

# Le Mot du Président

Quelle drôle d'impression, aujourd'hui, de survoler à nouveau la centrale de Belleville, St- Yan, le Mont Ventoux, la Baie de St-Tropez, à plus de 10 000 m, huit jours après un vol vers la Corse avec un avion du club à seulement quelques milliers de pieds et trois fois moins vite.

Vus d'un Airbus A320 ou d'un Cirrus SR20, ces paysages sont toujours aussi beaux. Voler au manche d'un petit avion ou dans la cabine pressurisée d'un jet reste pour moi, à chaque fois, un rêve. Un rêve que notre génération a pu réaliser grâce à tous ceux qui ont créé, inventé ou développé toutes ces technologies qui permettent de nous envoler et de nous diriger dans les airs en toute sécurité.

Hélas, si l'on peut dire, normalement, chaque vol se termine par un atterrissage ! Il faut revenir sur terre avec tous ses problèmes quotidiens à résoudre. Parmi eux, il y a ceux qui vont permettre à tous les pilotes de notre aéroclub de pouvoir profiter de ce rêve. Mais pouvoir s'envoler à nouveau, quelle motivation pour s'acharner à les résoudre !

Deux grandes échéances s'approchent pour l'aéroclub. Elles vont mobiliser membres du bureau et instructeurs.
- La transformation de l'école de pilotage en Organisme de Formation Agréé (ATO) nous oblige à formaliser nos formations, notre organisation et, particulièrement, les moyens mis en place pour assurer la sécurité.
- La certification de l'atelier permettra d'en assurer la pérennité. L'audit de la DGAC du mois de juin pour la première et celui de l'OSAC pour la seconde, un mois plus tard, seront les premières étapes qui permettront de savoir où nous en sommes dans notre préparation à satisfaire les nouvelles exigences réglementaires.

Nous vous ferons part des résultats de ces deux rencontres avec l'administration, rencontres importantes pour le futur de l'aéroclub.

En attendant, bons vols à tous. **PR**

| CAFE CROISSANTS 2012 | |
|---|---|
| Orleans | 1er mai |
| Aubigny | 6 mai |
| Amboise | 13 mai |
| Nevers | 17 mai |
| Le blanc | 20 mai |
| Cosne | 27 mai |
| Etampes | 3 juin |
| Blois | 10 juin |
| Mortagne au perche | 17 juin |
| Chateauneuf/cher | 24 juin |
| Dreux | 1er juillet |
| Bourges | 8 juillet |
| Romorantin | 14 juillet |
| Chartres | 15 juillet |
| Tours/ sorigny | 22 juillet |
| Vierzon | 29 juillet |
| Tours val de loire | 5 aout |
| Briare | 2 septembre |
| Montargis | 9 septembre |
| Chateauroux/villers | 16 septembre |
| Argenton/creuse | 23 septembre |
| Pithiviers | 30 septembre |

**Lancement du mois «Pièces jaunes»**
**La barmaid ne fait pas collection de pièces étrangères...**
Les membres qui alourdissent la cagnotte de pièces anglaises ou turques peuvent venir les échanger contre de la monnaie en circulation dans la zone Euro! Quant aux autres, ils sont vivement encouragés à régler leurs conso avec les pièces jaunes. **Merci!**

MESSAGE DE SECURITE

**OBJET : SÉCURITÉ SUR LE TARMAC**

**Sur les aires de parking des avions :**
- **Il est interdit de fumer**
- **Les téléphones portables doivent être éteints**
- **En outre, en cas d'avitaillement, les moteurs doivent être éteints et on ne démarre pas son moteur lorsque l'avion voisin fait le plein**

## Calculette web de devis de masse et centrage

À l'approche des beaux jours, les voyages vont se faire de plus en plus nombreux.
**Voici une calculette web accessible en ligne :** elle permet de tracer et d'imprimer les graphiques et tableaux de devis de masse et centrage pour chaque avion de notre flotte en quelques secondes.
**Seule contrainte technique :** Utiliser la navigateur Firefox pour pouvoir imprimer le devis (PAS Internet Explorer !).
*http://pierre.lansalotbasou.free.fr/Lansalot-Basou/MasseCentrageAirEuropClub.swf*

# LA VIE DU CLUB

## Quelques nouvelles de nos avions

L'hiver s'est terminé sans que notre flotte soit en parfait état pour reprendre les airs au mois d'avril. Heureusement, les beaux jours n'étaient pas au rendez-vous et les efforts de Michel et Dominique ont permis de mettre tous nos avions sur le tarmac pour le mois de mai.
- Après la rénovation complète du système de freinage et le changement du train avant du QU, celui-ci a retrouvé toute sa souplesse au roulage et est redevenu apte au service.
- Les problèmes rencontrés avec le second alternateur du Cirrus ont été résolus par Airwest. Un petit nettoyage des cosses de connexion et le changement du «Current Sensor», petit boitier électronique qui sert à mesurer les courants, ont suffi à corriger la panne.
- Le KT doté d'un nouveau conservateur de cap a retrouvé un moyen complémentaire pour ne pas perdre le nord.
- Pilotes, prenez soin de vos avions, ils vous porteront ainsi longtemps vers toutes les destinations qui vous font envie.

## Attention à la plage

Plusieurs de nos pilotes se sont faits surprendre au cours du mois de mai en voulant décoller ou atterrir à Toussus le 1er Mai ou à l'ascension. Les plages de silence de 12h à 15h ne sont pas réservées uniquement au repos dominical mais également à l'élimination du bruit les jours fériés.

## Du bon usage des CRM

- Nos Comptes Rendus Mécaniques (CRM) ont du succès, mais souvent les constatations sont insuffisantes pour confirmer l'existence d'une panne ou le constat n'en constitue pas une. Cela relève plus souvent d'une erreur du pilote ou d'un comportement normal de l'avion. **Deux exemples :**
- Un moteur qui pétarade à basse puissance est plus souvent caractéristique d'une richesse qui n'est pas au maximum que d'un problème d'allumage. Vérifiez alors la position de la manette rouge.
- Mettre du pied sur un cadet pour maintenir symétrique le vol lorsqu'on est seul à bord et qu'on pèse un bon poids n'est pas anormal. Le léger moment induit par le déséquilibre de masse entre les deux sièges est suffisant pour vous mettre en virage, et ce ne sont pas les mécanos qui vous mettront au régime pour pallier ce phénomène.
- Il faut rappeler que c'est au commandant de bord de relater ces constats et à l'instructeur en cas de vol de formation. Si vous n'êtes pas trop sûr de votre diagnostic, n'hésitez surtout pas à demander conseil auprès d'un instructeur, de nos mécanos ou d'un pilote expérimenté.
- Les mécaniciens vous remercient d'avance pour le temps que vous pouvez ainsi leur faire gagner.

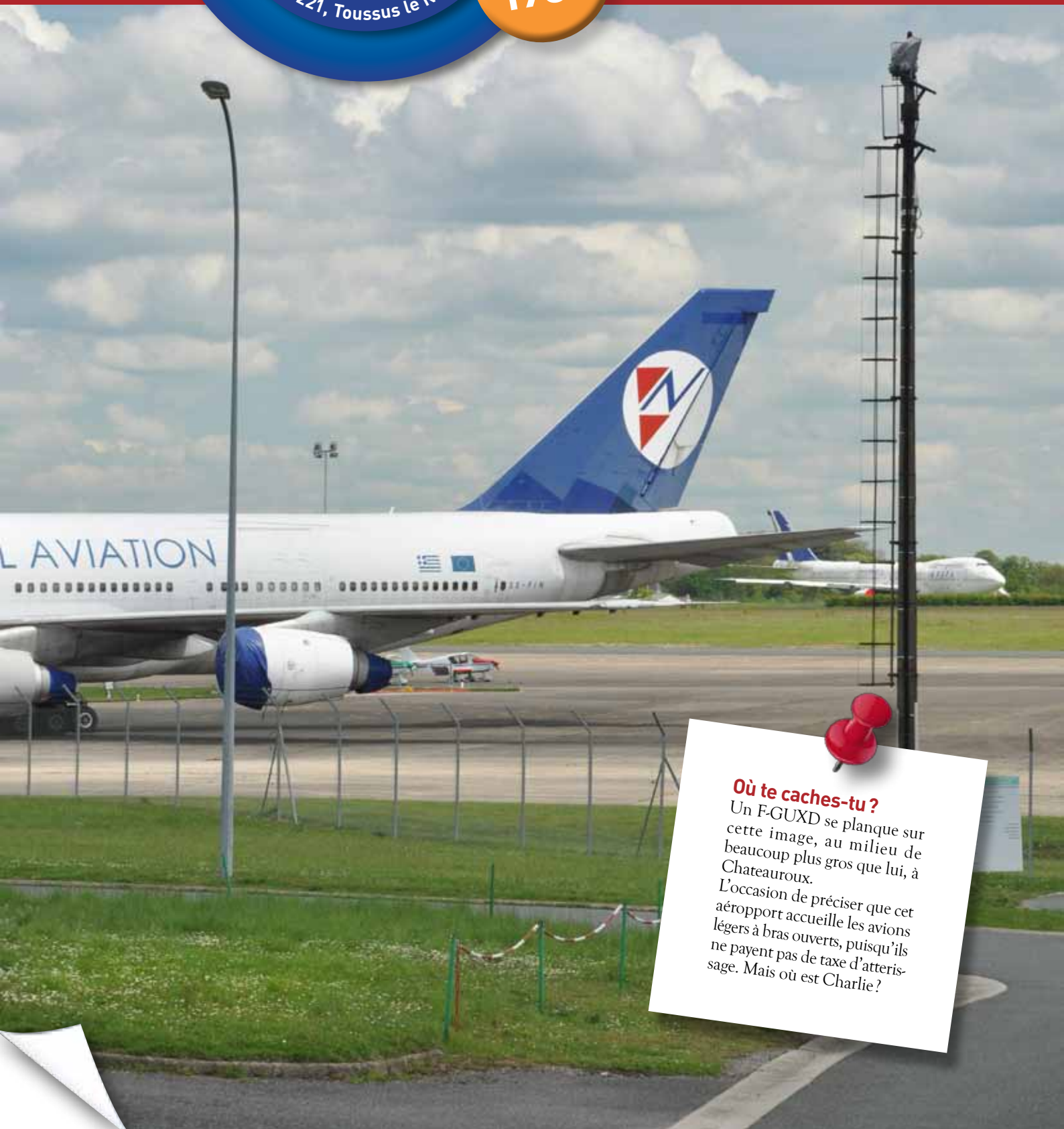
## Agenda

**Le samedi 16 juin de 8h à 22h, c'est le «jour le plus long» à l'aéroclub.**

- Réservez vos créneaux sur le tableau à l'aéroclub ou envoyez vos possibilités à Michel Quesnel ou Patrick Raymond (*quesnelm@free.fr ou patrick-m.raymond@wanadoo.fr*) : nombre de créneaux, heure (s) approximative(s), avion(s) souhaité(s)... Ils essaieront de vous caser quelque part.
- Profitez de cette journée pour faire découvrir notre loisir à votre famille, vos amis, vos voisins
- Et inscrivez-vous, ainsi que vos invités, à notre pique-nique du midi et au traditionnel barbecue du soir.
- Cette année nous nous devons de renouveler notre excellent classement d'il y a deux ans. Et, si la FFA nous récompense de casques, deux seront attribués aux deux pilotes méritants qui auront, pour le premier, volé le plus et, pour le second, volé sur le plus grand nombre d'avions. ●

# LE PAPY BOEING TONE

**MAI 2012- N°33**
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble




**Où te caches-tu ?**

Un F-GUXD se planque sur cette image, au milieu de beaucoup plus gros que lui, à Chateauroux.

L'occasion de préciser que cet aéropport accueille les avions légers à bras ouverts, puisqu'ils ne payent pas de taxe d'atterrissage. Mais où est Charlie ?