C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Air Europ Club

Bât. 221, Toussus Le Noble

Navigation : **Le tour du Cotentin**

OCTOBRE
NOVEMBRE
2019

- **LA VIE DU CLUB :**
- *LE MOT DU PRÉSIDENT*
- *LES NEWS*
- **CONFÉRÉNCE FFA**
- **LAURÉAT DU CONCOURS PHOTO**
- **AU CŒUR DES WAC 2019**
- **RÉCIT DE VOYAGE**
- **LA PHOTO DU MOIS**

LA VIE DU CLUB

Agenda

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

Le samedi 9 novembre :
Vous pourrez découvrir la magie du Vol de Nuit lors d'une soirée spéciale. Et si au pire la météo n'est pas de la partie, on se consolera autour d'un bon repas organisé pour l'occasion.

Le samedi 23 novembre :
Notre club et nos avions ont besoin d'être bichonnés, alors nous comptons sur votre présence pour une journée d'entretien avec sa traditionnelle raclette ou choucroute... le débat fait encore rage. **En prime, Karim et Régis vous apprendrons à gonfler les pneus.**

Le samedi 14 décembre :
Le repas de Noël et de fin d'année fait son retour ! **Pour les plus festifs, venez déguisés sur le thème des années folles !**

Le mot **du président**

Chers amis pilotes,

L'actualité récente nous rappelle douloureusement que notre activité aérienne n'est pas sans danger, avec 4 accidents dans le département les derniers mois. Les profils des pilotes et passagers, dont certains étaient des instructeurs aguerris, nous incitent à rester humble et à doubler d'efforts dans le respect de nos règles de sécurité. A cette fin, je vais vous renvoyer la dernière version du Manex (le Manuel d'exploitation) et du règlement intérieur, je vous invite fortement à les (re) lire, à les respecter et à vous exprimer sur leur contenu, puisqu'il s'agit de documents partagés et qui peuvent évoluer. Je vous renvoie également à l'article publié dans le magazine du mois de Septembre par Patrick Raymond, notre responsable sécurité, sur la déclaration des incidents afin d'améliorer continuellement nos pratiques.

Sans transition, ce numéro est également **l'occasion de vous présenter 2 nouveaux instructeurs, Emmanuelle Departout, que certains d'entre vous connaissent déjà, et Cédric Durand, qui nous arrive d'Annemasse et est de passage en région parisienne.** Merci à eux pour leur engagement au sein du club en parallèle de leur activité professionnelle, cela permet déjà de soulager et développer l'école.

Enfin, malgré un temps particulièrement pluvieux en ce mois d'Octobre, nous sommes déjà plusieurs inscrits à la soirée Vol de Nuit qui aura lieu le samedi 9 Novembre, vous pouvez encore vous inscrire auprès de Pierre Lansalot-Basou. Cette soirée sera suivie le samedi 23 Novembre de la traditionnelle journée d'entretien, où nous vous attendons nombreux, ainsi que d'un repas de Noël dont Brigitte à le secret le samedi 14 Décembre.
Bon vols à tous. **Eric Scheid**

Remarques sur **l'utilisation d'aérogest**

1. Comme sur OF, lorsque vous revenez de vol avant l'heure prévue, **n'oubliez pas de libérer l'avion afin qu'il soit disponible pour d'autres pilotes.** De même si vous ne pouvez voler pour une raison quelconque, même météorologique, n'oubliez pas de le faire. Une grande nav peut être impossible mais un vol local tout à fait réalisable.

2. Dorénavant **la réservation est possible en mettant tous les noms des pilotes qui y participent.** Lors de la clôture du vol n'importe lequel des pilotes impliqués dans le vol, peut libérer l'avion quand il est rentré et disponible.

3. Lorsque vous mettez **la souris sur l'immat de l'avion que vous voulez réserver, vous verrez s'afficher 2 chiffres,** celui du haut correspond à l'heure de retour de l'avion lors du dernier vol et celui du bas au potentiel restant.

4. Avant votre vol, pensez bien **à entrer votre départ en vol dans Aérogest.** C'est important pour 2 raisons : confirmation que l'avion peut partir (potentiel, autre motif...) et que vous êtes dans les clous (hdv, nombre d'atterrissages, etc...)

5. Quant à la petite astuce au retour du vol, pensez à la suivre : **renseigner votre vol de retour sur aérogest avant de remplir le carnet de vol de l'avion vous fera gagner du temps et réduira les erreurs !**

6. Enfin, si vous avez dû payer **l'avitaillement avec un autre moyen que la carte Total, envoyez vos justificatifs** scannés au plus vite au trésorier et/ou au secrétaire afin d'être crédité de la somme réglée, sur votre compte pilote.
Bons vols ! **Brigitte Duflo**

Hommage pour un dernier virage

Un de mes amis, avec qui je taillais une cote de bœuf il y a 1 mois, s'est tué mardi avec son élève la semaine dernière à Chavenay. L'avion a décroché en dernier virage.
Pascal avait 50 ans, était instructeur ULM et passait la licence «Instructeur Avion».
Mon propos n'est pas de tirer des conclusions sur ce qui s'est passé. C'est le job du BEA.

Cependant en ayant parlé avec Alain et Jérôme nous voulons rappeler les dangers du dernier virage : Il ne faut **pas être au-dessous de 1.45 x la vitesse de décrochage** et **l'angle d'inclinaison ne doit pas dépasser 37 degrés avec la bille au milieu.** Personnellement je prends 30 degrés (Si quelqu'un trouve 37° sur les horizons artificiels de nos avions...)
S'il vous plaît, assurez-vous d'avoir cela en tête avant d'entamer ce dernier virage.

Exemple de facteurs de risque aggravant : On se rend compte qu'on a dépassé la piste en se faisant surprendre par un vent arrière en base. Vous savez qu'il y a un IFR qui arrive sur l'autre piste parallèle, que vous arrivez trop bas, voir les deux à la fois..., vous allez vouloir instinctivement rattraper l'axe de la piste et le plan de descente à la fois et donc incliner plus l'avion et tirer sur le manche. Vous entamez alors grandement votre marge de sécurité. Si vous décrochez à cette hauteur, vous êtes mort dans les secondes qui suivent. **Tobie Mailler**

Vous pouvez retrouver l'articlo concernant l'accident sur : http://www.leparisien.fr/yvelines-78/l-aerodrome-de-chavenay-sous-le-choc-apres-le-crash-23-10-2019-8178837.php

Conférence
LE CONSERVATEUR FFA

VOICI UN COMPTE RENDU DE CETTE CONFÉRENCE
QUI S'EST TENUE LE 12 OCTOBRE 2019
AU TOURING AU SUJET DE L'ALPHA ELECTRO

PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE

Le Conservateur est une société mutuelle d'assurance, créée en 1830, dont le siège est à Paris, qui propose des produits financiers d'épargne (tontine, assurances-vie...). Les représentants du Conservateur ont rapidement présenté leur mutuelle. Jean-Luc Charron, président de la FFA, a rappelé les principales caractéristiques de l'avion électrique Pipistrel « Alpha Electro » et la philosophie de l'expérience actuelle. Un représentant du Touring a présenté son club.

La FFA et le Conservateur ont passé un accord de partenariat il y a 3 ans. Le Conservateur s'engage à soutenir des projets de le FFA, et en particulier de favoriser la présentation de l'Alpha Electro. Par ailleurs, Le Conservateur peut amener de ses clients vers les aéroclubs, et réciproquement la FFA des pilotes vers Le Conservateur.

La conférence réunissait une vingtaine de participants en plus des représentants du Conservateur, de la FFA, de l'aéro Touring Club. D'Air Europ Club : Jérôme Coornaert, pilote officiel de l'Alpha Electro, et Régis Hugon à titre d'information.

L'ALPHA ELECTRO (F-WLAB)

L'avion, arrivé de Slovénie en France en mai 2018, se trouve actuellement dans un hangar du Touring (où avait lieu la réunion). Avec une endurance de 1h20 (réserve légale comprise), il a déjà effectué des vols d'une durée inférieure à 1h. Il n'est pas certifié, mais dispose d'un « laisser passer » pour l'évaluation en cours (il est immatriculé en W et non en G). Compte tenu des délais de fabrication et des délais administratifs, l'avion n'est expérimenté en France que 5 ans après sa conception (en 2014). Fin 2020, la FFA devrait disposer de 3 avions Alpha Electro.

LES BATTERIES

L'avion dispose de 2 batteries lithium-ion, pesant en tout 116 kg. Les batteries restent le gros point d'achoppement ; ne serait-ce qu'actuellement, le Touring et la FFA ont identifié un petit problème de logiciel de gestion de la batterie, qui a du mal à clairement identifier le niveau des batteries. Le temps de « charge lente » (pour 1 heure de batterie utilisée) est 7h, ce qui se fait typiquement la nuit. Il existe une possibilité de « charge rapide », qui est de 1h15, mais use plus les batteries (réduction du nombre de cycles de charge-décharge). A la différence des voitures, la technologie de batterie pour avion doit permettre la pleine puissance sur une durée significative (décollage) ; toutefois, on réduit la puissance assez rapidement en montée initiale.

PHILOSOPHIE D'UTILISATION

J.L. Charron indique que la philosophie d'emploi de l'Alpha Electro et ses éventuels successeurs est l'école : tours de piste, et vols proches, avant de continuer sur avion classique. Cette utilisation, certes limitée, permet de faire un certain nombre de décollages-atterrissages sans bruit pour les riverains. La seule présentation du projet d'évaluation de l'Alpha Electro a permis d'améliorer nettement les rapports avec les riverains.

Lorsque l'on disposera de batteries plus endurantes (pour le même poids) – 2h par exemple – l'utilisation restera l'école (et non le voyage), avec la possibilité d'enchaîner des vols sans recharger. En effet, la gestion d'un tel avion est pour l'instant délicate et l'éloignement n'est pas recherché. D'ailleurs, les avions de voyage électriques avec batteries seules restent utopiques. On peut aussi prévoir que les avions de ligne électriques du futur seront alimentés non par batterie, mais par une source d'énergie annexe (par exemple hydrogène + pile).

A noter que la capacité pour un pilote à voler sur avion électrique n'est pour l'instant pas clairement définie : variante de la licence (définitive) ou qualification (à renouveler) ?

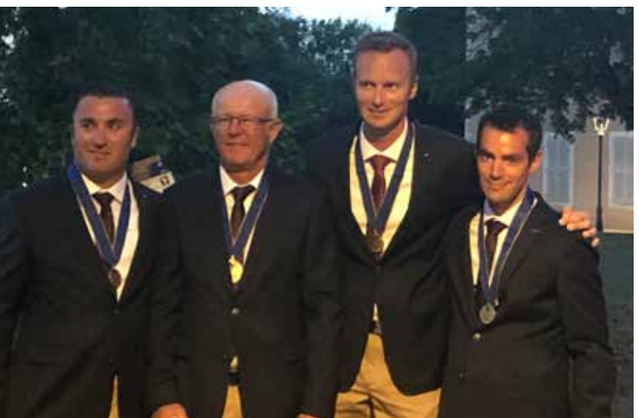
RAPPELS PAR J.L. CHARRON

La FFA, créée en 1929, regroupe 600 aéroclubs en France, avec 44 000 licenciés. Les aéroclubs disposent de 500 terrains en France. Toussus est le 5ème terrain en nombre de mouvements annuels (110 000 à 120 000).

Régis Hugon et Jérôme Coornaert

CONCOURS PHOTO :

Merci à tous les participants. Le grand gagnant est Pierre Lorans avec sa très belle photo des îles du golfe du Morbihan.



WAC 2019

C'EST EN TANT QUE BÉNÉVOLES QUE PIERRE S'EST RETROUVÉ AU CŒUR DE CES CHAMPIONNATS

Du 22 au 31 août se sont tenus les 30e Championnats du Monde de Voltige Aérienne Unlimited (WAC 2019) sur l'aéroport de Chateauroux-Centre (LFLX). Un Fly-In était organisé sur l'aérodrome voisin de Châteauroux-Villers (LFEJ) pour permettre aux pilotes de venir assister aux compétitions mondiales.

61 pilotes et 18 nations étaient présents pour ces WAC 2019, dont la Russie et la France en étaient les grands favoris ! L'équipe de France de voltige aérienne était détentrice de cinq titres mondiaux (en 2015) et de trois titres mondiaux (en 2017) ! Après une sélection effectuée fin 2018, 80 bénévoles ont été retenus par la FFA (pilotes et non-pilotes) pour intégrer l'organisation de cette compétition internationale. J'ai ainsi pu vivre de l'intérieur ces championnats pendant les 10 jours de compétition. Plusieurs tâches pouvaient nous être affectées, allant de l'organisation générale (animation de stands pour le public, ravitaillement des pilotes en eau, animation de l'espace VIP…) à la compétition sportive (assistance aux juges et au directeur des vols). Un défilé officiel a été effectué dans les rues de la ville, où les bénévoles ont été invités à défiler avec les équipes internationales pour célébrer l'ouverture de la compétition.

L'accès gratuit et ouvert au public pendant toute la durée de la compétition a permis de rendre cet événement populaire, le tout sous des conditions météo exceptionnelles : 90.000 personnes sont venues à l'aéroport pour assister aux animations et aux compétitions du 22 au 30 Août. L'état d'esprit des compétiteurs, tourné bien évidemment vers la compétition en journée, était remarquable lors des « after » : je retiendrais tout particulièrement cette soirée organisée et animée par les pilotes eux-mêmes … en plein milieu de la compétition : une Paella géante a été préparée et servie par l'équipe espagnole, l'équipe allemande n'étant pas en reste avec leur tonneaux de bière, le tout servi avec des fromages servis par l'équipe de France ! On est loin du sport business de certains autres disciplines sportives qui n'en ont plus que le nom ! Ici, tout le monde se connait, et il n'était pas rare de se retrouver le soir au bar des championnats en train de siroter une bière tout en discutant avec les meilleurs pilotes au monde ! Inoubliable ! Le programme de la journée des bénévoles était intense puisque nous devions être présent pour animer les différents stands (Mini Pilot, Amphi cabine FFA, Simulateur de vol FFA, Structure gloflable…) chaque jour 9h00 à 19h00 sans interruption. Par exemple, notre stand Mini Pilot a vu passer pas moins de 1200 enfants agés de 3 à 7 ans !

Dans cette ambiance populaire et festive, les championnats se sont terminés le Samedi 31 Août par un grand meeting aérien où 70.000 personnes sont venues. Au total, 160.000 personnes se seont déplacées jusqu'à Châteauroux, devenue pendant 10 jours la capitale mondiale de la voltige aérienne ! Autant dire un grand succès populaire, et le résultat de la compétition en est presque anecdotique, tant le plaisir d'avoir pu participé en tant que bénévole à ces championnats a été intense : l'équipe de France a ainsi pu conserver ses trois titres mondiaux, en particulier en individuel homme (Louis Vanel, le benjamin de la compétition) et en individuel femme (Aude Lemordant, triple championne du monde). **Pierre Lansalot-Basou**

Vous pouvez retrouver toutes mes photos et vidéos de ces 10 jours de compétition vécue jour après jour sur mon groupe Facebook https://www.facebook.com/groups/814800095562583

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

CAP sur LE CAP

UNE JOURNÉE À LA PLAGE, C'EST BIEN. AVEC UN VOL DE RETOUR MAGNIFIQUE AU DESSUS DU COTENTIN, C'EST ENCORE MIEUX !

Que serait une belle journée d'été sans une sortie à Granville ? Tout est réuni en ce samedi de juillet et l'équipage Bruno, Tobie, Isabelle et moi-même partons vers LFRF. Je pilote l'aller en allant directement vers notre destination afin de profiter au plus vite du soleil, de la mer, de la plage et des acras du Madinina. Quelques baignades plus tard, nos montres nous rappellent avec insolence qu'il faut songer au retour et c'est peu motivés que nous marchons vers le terrain. Mais, ça, c'est sans compter sur ce que Bruno nous a préparé comme retour.

IL FAUT RENTRER MAIS PAS TOUT DE SUITE

J'entends peu parler du Cotentin. Il faut avouer qu'il y pleut souvent, ce qui ne le rend pas toujours accessible, pourtant il paraît que le cap de la Hague est sublime. Là, c'est idéal pour aller nous faire une idée par nous-même. Nous décollons donc de Granville en longeant la côte par le Nord et Bruno contacte le SIV de Rennes sur 126.950, précisant ses intentions. Sur les plages, les enfants jouent sans craindre les morsures du soleil, baignant dans une lumière douce et diffuse. Il est 19h30, le soleil faiblit peu à peu. Certains font coucou à notre avion avant de se remettre à leur château de sable. Les dunes sont parfois parsemées de petites cabanes colorées, posées comme des jouets. La mer est animée de rayures, formées pas les parcs à moules ou des rochers linéaires qui réapparaissent à marée basse. Nous sommes un peu bercés par cette douceur estivale mais il faut se réveiller car les choses sérieuses commencent.

OH OUI, C'EST BEAU !

Au loin, le relief grimpe légèrement, laissant apparaître quelques falaises. Il faut surtout ouvrir à droite, en prévenant Rennes info, à partir de la pointe du Rozel pour contourner les cercles des zones P6.1 et P6.2. Ces zones protègent la centrale nucléaire de Flamanville ; autant dire que le contrôle aérien ne plaisante pas avec ça. Une fois Flamanville contournée, Bruno reprend un cap vers la côte qui devient encore plus belle. La roche aux couleurs chaudes contraste avec le bleu éclatant de la mer et le vert des herbes en haut des falaises. Tandis que nous longeons le terrain de LFAU-Vauville, le centre de traitement des déchets nucélaires de la Hague apparait. Il est posé comme un cheveu sur la soupe dans ce paysage si sauvage. Le coin est en effet assez désert, ce qui le rend encore plus beau. Bruno veille à bien longer les falaises, d'autant qu'il ne faut pas survoler la P7 qui grimpe du sol à 3900ft. Franchement, ce cap de la Hague est sublime, singulier même, et nous nous faisons la réflexion qu'un séjour sur place doit valoir le déplacement.

Cap de Carteret

L'ancien fort, près de Omonville-la-Rogue

Les cabanes de plage

Parcs à huîtres

MONDANITÉS AÉRO

D'ailleurs, nous en connaissons un qui s'y trouve pour le week-end. En effet, Laurent participe à une sortie aéromodélisme de vol de pente de planeurs télécommandés. Le site est idéal et la piste dédiée à cette pratique est impressionnante. Nous avons la mission d'aller lui faire un coucou au-dessus de la pointe Jardeheu. Un petit point s'agite sur une jetée. Nous secouons nos ailes, avec un doute sur la personne, le dépassons et faisons demi-tour pour refaire un passage. C'est bien ce grand gaillard de Laurent.

Les mondanités faites, nous repartons vers l'est pour continuer notre cheminement avant de basculer avec Deauville info sur 121.425. Bruno précise bien au contrôleur qu'il contournera par le sud la P81 de Cherbourg pour récupérer la côte, au point Novembre, un peu avant le terrain de LFRC-Cherbourg et sa RMZ dont le plafond est à 2000ft. Cela ne nous empêche pas d'admirer le Cap Lévy puis la pointe de Barfleur, avec son phare majestueux avant d'arriver à nouveau sur des plages plates mais chargées d'histoire.

LA NORMANDIE DÉBARQUE

Devant nous s'étalent les célèbres plages du débarquement : Utah beach, Omaha beach, Ouistreham… Tous ces lieux parlent encore au travers de monuments, bunkers ou autres infrastructures alliées. On ne peut que se recueillir en voyant ça et c'est la ville de Cabourg qui va briser le silence avec ses airs plus légers de week-end en Normandie. C'est à Whisky-Golf que ce périple marin prend fin et que Bruno reprend un trait direct sur Toussus. Un vol calme et joyeux où finalement la plage de Granville parait loin maintenant. L'important, c'est de partager toutes ces belles choses. **Sarah Gialis**

C'est pas du vent!

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

Phare de
Gatteville-Barfleur

Phare du Cap Lévi

Isabelle et Tobie sont ravis

Barfleur

Les restes de la
seconde guerre mondiale

PHOTO DU MOIS :
Hawker seafury...625 km/h. Dernier chasseur à hélice de la royal navy. L'un des plus rapides monomoteur à hélice jamais construit. Et le dernier chasseur à helice a avoir abattu un jet (mig 15). Nous, on venait d'arrêter le JM sur le parking en herbe de Duxford quand il nous a piqué dessus à deux reprises. Mais la deuxième fois, c'est mon nikon qu'il l'a shooté... Tobie Mailler