



*C'est pas du vent!*

Le magazine qui ne manque pas d'air

# Paris By Night

**TÉMOIGNAGE**  
L'ÉPOQUE HÉROIQUE

IDÉES DE VOL  
**Les bons  
plans aéro**

CUI-CUI,  
LE PRITEMPS  
ARRIVE  
2023

- ▶ LA VIE DU CLUB
- ▶ LE MOT DU PRÉSIDENT
- ▶ LES NEWS
- ▶ PHOTOS DU MOMENT
- ▶ ERRATUM

**EXPÉRIENCE**  
UN AVION,  
ÇA FLOTTE, !

# LA VIE DU CLUB



## 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,

Et de 3 !! Sarah est en forme en ce début d'année, elle nous régale déjà avec un 3e numéro de notre magazine préféré, mêlant histoire et bons plans aéronautiques.

Côté mécanique, les grosses manœuvres sur nos avions avancent. Le QO est toujours frais et dispo après une 100 heures rondement menée, le XD nous est revenu de 1000 heures et le BR a retrouvé son SIU. Le KT va bientôt retrouver un moteur neuf, mais il doit également passer à l'atelier pour réparer le trou dans son empennage dû à un malheureux coup d'hélice au sol fin d'année dernière. Reste l'AE, dont le moteur doit finalement être changé – et non refait – ce qui va prendre encore quelques mois.

La météo ne nous a pas gâtés ces dernières semaines avec de forts vents, mais les prévisions s'améliorent, la saison des voyages club démarre et la flotte vous attend, profitez-en.

Côté instruction, comme prévu, Thierry et Charles-Yves se coordonnent pour une transition en douceur de la formation, les premiers retours d'élèves sont très positifs. Nous rencontrons également le CE de Safran début Avril pour discuter partenariat, avec un potentiel de 5 à 10 élèves que nous nous ferions une joie d'accueillir au club.

En attendant, bons vols à tous, n'oubliez pas le triste retour des plages de silence. **Eric Scheid**

## AGENDA

- **Du 8 au 10 avril**, nos membres ont découvert la célèbre route des vins d'Alsace autour de Colmar. Espérons un article et une dégustation !
- **Le 23 avril**, envollez-vous pour partir tous les deux mois à la découverte d'un nouveau terrain aéronautique situé à 1h30 de vol maximum de Paris !
- **Le 13 mai**, journée de vols découverte du CSE SAP
- **Le 26 mai**, partez à la découverte des îles de la côte Atlantique, depuis l'île d'Ouessant jusqu'à l'île aux Oiseaux du Bassin d'Arcachon via Belle-Ile-en-Mer, l'île d'Yeu et Saint-Pierre d'Oleron lors du voyage Club !

 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. N'hésitez pas à contribuer à cette aventure avec des textes, des photos et des idées !



## VOLS DE CONVOYAGE

L'aéroclub a parfois besoin de convoier (ou de récupérer) un de nos avions envoyé pour maintenance sur un autre terrain (L'opération se fait à deux avions la plupart du temps)

Nous communiquerons sur le groupe Whatsapp du club pour appel à des volontaires pilotes, sachant que les élèves peuvent également participer (avec instructeur) avec le XD ou le KT et ainsi gagner de l'expérience tout en participant à la vie opérationnelle de club. En bonus, dans le cadre de ces convois, le conseil a validé pour 2023 une remise de 20% sur le tarif de l'avion. Contactez Tobie sur [tobie.maillier@gmail.com](mailto:tobie.maillier@gmail.com) une fois le vol de retour saisi dans Aérogest.

Prochain convoi prévu : Il faudra aller chercher le XD à l'Aigle – Date à préciser Restez en ligne !



## L'ÉTERNELLE BLAGUE DU PREMIER AVRIL

Usant un peu trop du comique de répétition, elle ne fait rire personne et pourtant la voici de retour... la plage de silence est entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre.

 Retrouvez le tableau détaillé des plages de mouvements autorisés pour nos avions sur <https://www.aireuropclub.fr/preparation>



## ALLER AU TAF

Voici un site en cours de développement qui est à suivre de près. Il vous permet une lecture visuelle et chronologique des prévisions météo très efficace. <https://www.figs-lab.com/clients/TAF/>



## Il est de retour !

Le XD est revenu au club le samedi 25 mars, avec le concours de Ramia, Georges et Tobie, mars après sa visite des 1000 heures à l'Aigle.



## Vos papiers !

La FFA a récemment envoyé un bulletin d'information, par mail, concernant la **carte CIME**. Non ce n'est pas celle du smartphone mais le laissez-passer pour circuler dans les zones de sûreté à accès réglementé. La licence et les papiers d'identité ne suffisent plus. Une belle usine à gaz, semble-t-il, car l'obtenir reste compliqué en ce moment. Lisez bien ce fameux mail car tout y est expliqué.



*C'est pas du vent!*

LE MAG D'AIREUROPCLUB, LFPN



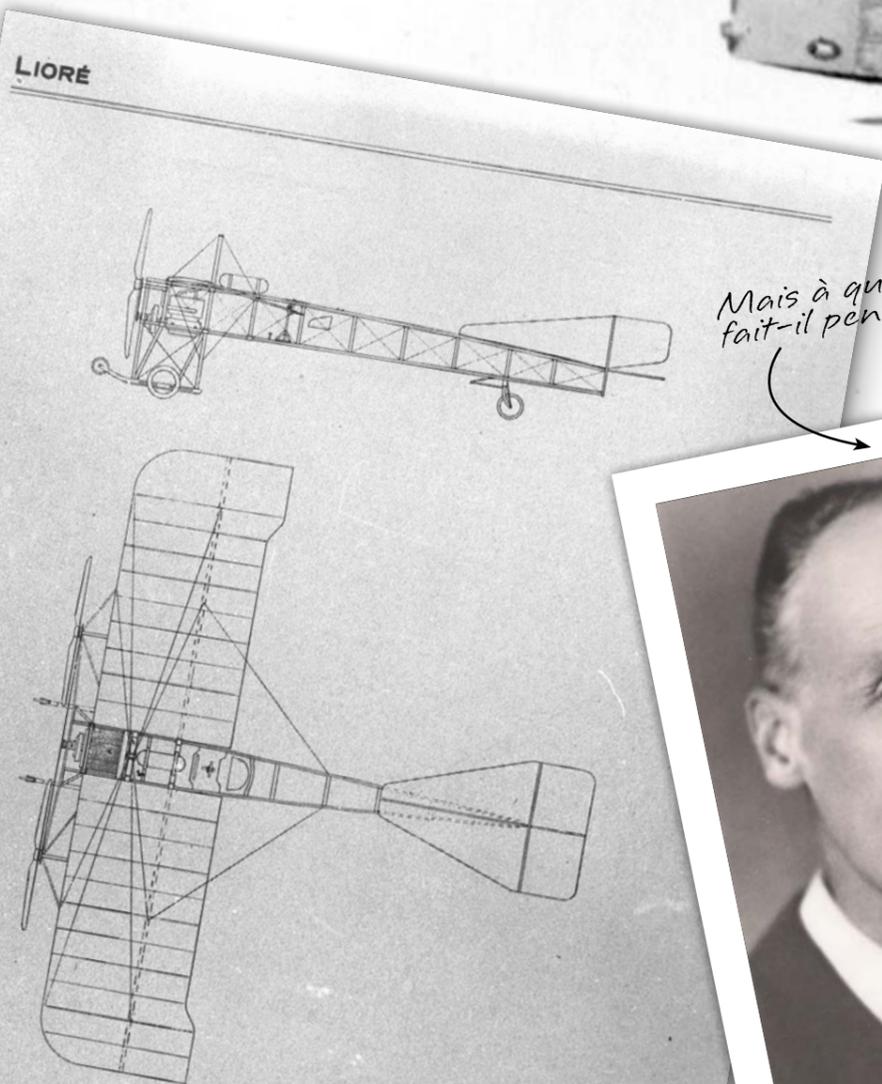
**DEVINETTE :**  
**Dans quelles circonstances**  
**a été prise cette photo ?**

On attend vos réponses sur le groupe WhatsApp du club  
Photo Jérôme Coornaert. Devinette de karim kokar

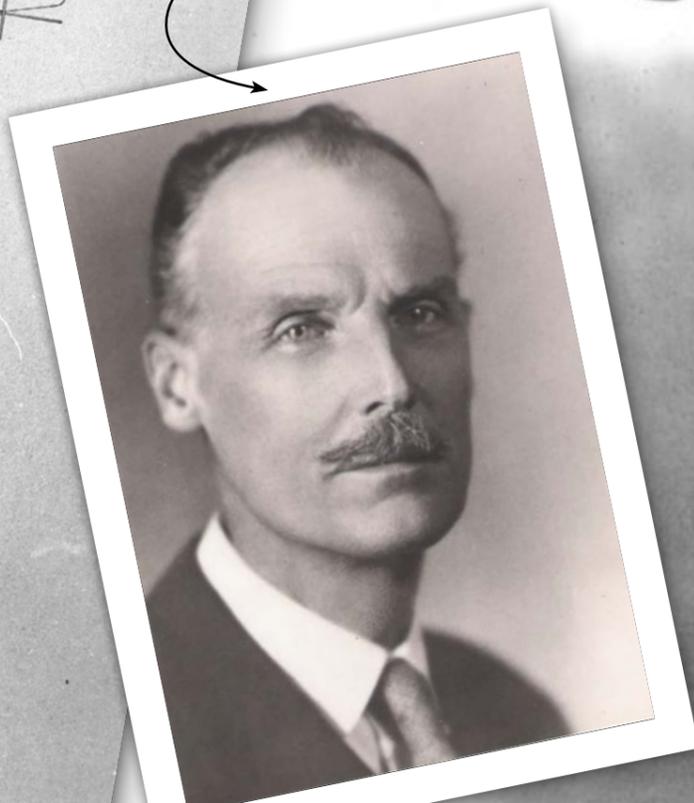
# L'époque *héroïque*



*' Il s'agit de Fernand Lioré, ancien élève de l'Ecole Polytechnique. L'avion connu sous le nom de «Monoplan Lioré» est décrit en détail dans l'ouvrage de R. de Gaston «Les Aéroplanes de 1911».*



*Mais à qui fait-il penser?*



**E**n 1909 l'aviation prenait son essor. Blériot venait de traverser la Manche. Le terrain de manoeuvres d'Issy-les-Moulineaux montrait une activité fébrile. De nombreux élèves s'exerçaient à rouler, puis à faire de petits bonds sur un «Pingouin» (surnom donné à un «Blériot» dont on avait coupé une partie des ailes).

Après quelques jours de ce genre d'exercice, ils prenaient un «Blériot» adulte, roulaient, sautillaient et finalement, se sentant des ailes dans le dos, prenaient leur essor. On roulait doucement au bout du terrain, on faisait demi-tour, on prenait son souffle et, mettant les gaz, on volait en ligne droite au raz du sol sur 2 ou 300 mètres. On se posait doucement en réduisant les gaz.

Mais à côté de ces privilégiés suivis par un moniteur qui leur expliquait à terre ce qu'il fallait faire, car il connaissait l'appareil, il y avait aussi les inventeurs. Leur appareil était sûrement meilleur que tous les autres. Il comportait des

améliorations indiscutables, qui lui permettrait de voler mieux, plus haut et plus sûrement. Malheureusement toutes ces mises au point étaient longues, onéreuses et bien souvent le pauvre inventeur peu fortuné perdait du temps.

**C'est à cette époque que je connus un industriel' qui, avec l'aide de quelques camarades de sa promotion, avait construit un avion inspiré de Wright et de Blériot.** C'était un monoplan comportant deux hélices commandées par des chaînes. Les hélices étaient accrochées en avant des ailes et devaient selon le constructeur stabiliser l'appareil grâce au vent qu'elles envoyaient sur l'aile. Mais ce bel oiseau n'avait pas de moteur. Pour entrer dans le groupe je fis le nécessaire. Un Grégoire Gyp de 30 chevaux refroidi à l'eau, avec embrayage et mise en route par manivelle, donna la vie à notre avion. Un réducteur, en inversant le sens de rotation des hélices, devait équilibrer les couples de renversement dus à ces dernières, et donner à l'ensemble une bonne stabilité. Tout était prêt ; il ne restait plus qu'à voler.



**C'est pas du vent!**

LE MAG D'AIROEUROPE CLUB, LFPN

8 - L'Aviation à ISSY-les-MOULINEAUX - Nouveau Monoplan Lioré à 2 hélices



**N'ayant jamais piloté, on jugea que je ne pouvais faire les premiers essais de ce prototype, et on embaucha un «acrobate»** : il fallait au moins cela pour enlever un appareil aussi perfectionné et aussi nouveau. Au premier essai l'engin ne roula guère à plus de 15 km/heure, et l'acrobate qui ne s'expliquait pas la raison revint assez dépité.

J'attachais l'appareil à un peson relié à un piquet. A pleins gaz il tirait 120 kg. Comme il pesait 600 kg, il aurait dû, semble-t-il, rouler au moins à 50 km/heure.

**Un second essai confirma les premiers résultats** : l'appareil refusait obstinément de rouler à plus de 15 km/heure, et l'acrobate n'y comprenait vraiment rien. Il me vint un soupçon : l'appareil n'aimait pas l'acrobate, à moins que ce ne fût l'inverse. Je proposai à mes associés d'essayer moi-même cet animal rébarbatif.

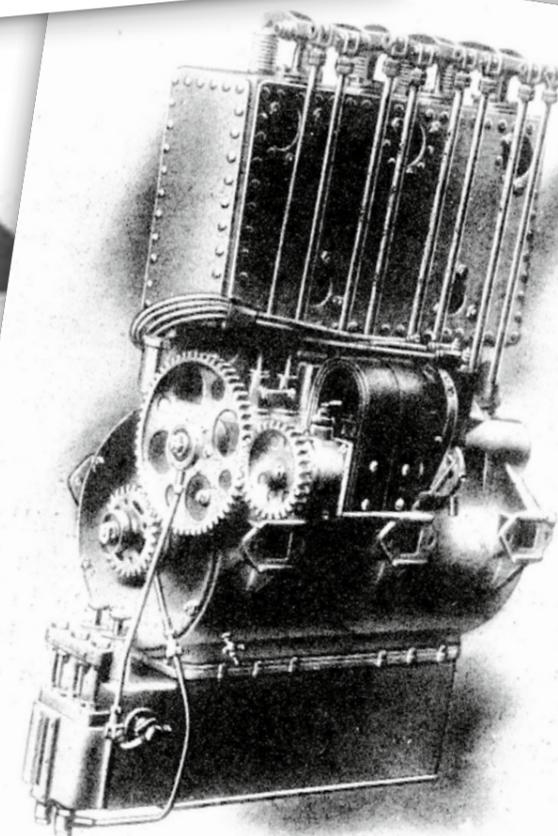
Je me préparais en m'efforçant de me créer des réflexes par l'esprit. Je me répétais inlassablement : je mets les

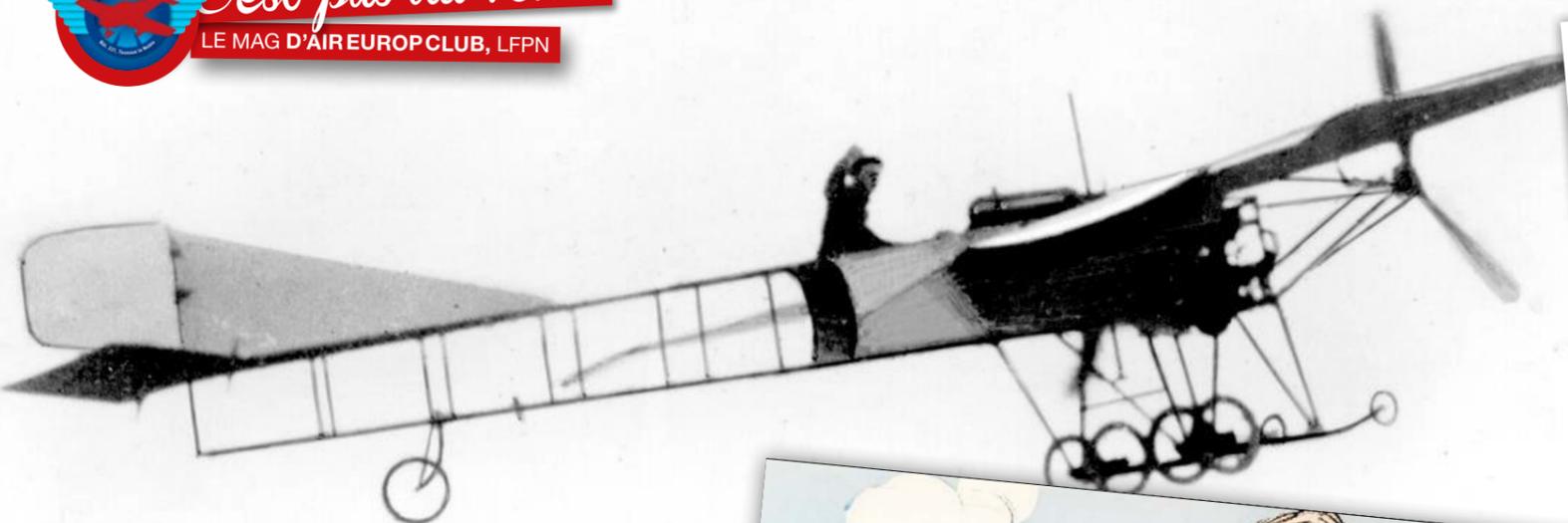
gaz et je pousse le manche pour empêcher l'appareil de décoller, je tire doucement pour monter, je pousse pour descendre, si je cabre je mets des gaz, pour tourner à droite je pousse le pied droit, etc. ...

**La veille du grand jour nous vérifions l'appareil** : niveau d'huile, niveau d'eau, haubans, tout fût examiné, et toujours je me répétais : je pousse, je tire ... A minuit nous nous étendons dans le hangar. Au petit jour<sup>2</sup>, vers 3 heures du matin, nous nous levons et regardons le drapeau qui domine notre hangar. Il pend le long de sa hampe : il n'y a pas de vent, le terrain est libre.

**Nous sortons l'appareil, je m'installe sur mon siège et l'acrobate lance le moteur** ; j'embraye doucement. Etant attaché au peson, je mets tous les gaz. Bruit de tonnerre, car il n'y a pas de pot d'échappement. L'appareil vibre, les chaînes en s'engouffrant dans les tubes qui les guident frottent, font des étincelles et donnent des vibrations, mais pour un essai tout cela n'a pas d'importance.

<sup>2</sup> Le jeudi 29 septembre 1910, le journal «L'Auto» publie : «Issy-les-Moulineaux — [...] Olivier sur monoplan Lioré, avant de casser son appareil, réussit la traversée du terrain à 10 m du sol».





**Le peson accuse 120 kg.** Je ralentis, l'appareil est détaché et, mettant doucement les gaz, je me dirige vers le bout du terrain, et je me répète : je pousse, je tire ... Attention, ne perdons pas la tête, je vais nettement plus vite que l'acrobate et j'arrive au bout de la piste.

**Demi-tour, je m'arrête moteur au ralenti.** Je me concentre, et en avant. Je mets tous les gaz et je pousse le manche. **J'ai l'impression de démarrer très vite, et la vitesse me surprend.** C'est formidable, la vitesse augmente toujours ; je dois être près de décoller, car l'appareil ne sautille plus. Je regarde à terre et j'aperçois sous moi la cime des arbres qui bordent le terrain. Ne m'étant jamais élevé en l'air, j'ai confondu la montée avec la vitesse ; et maintenant je suis presque au bout du terrain.

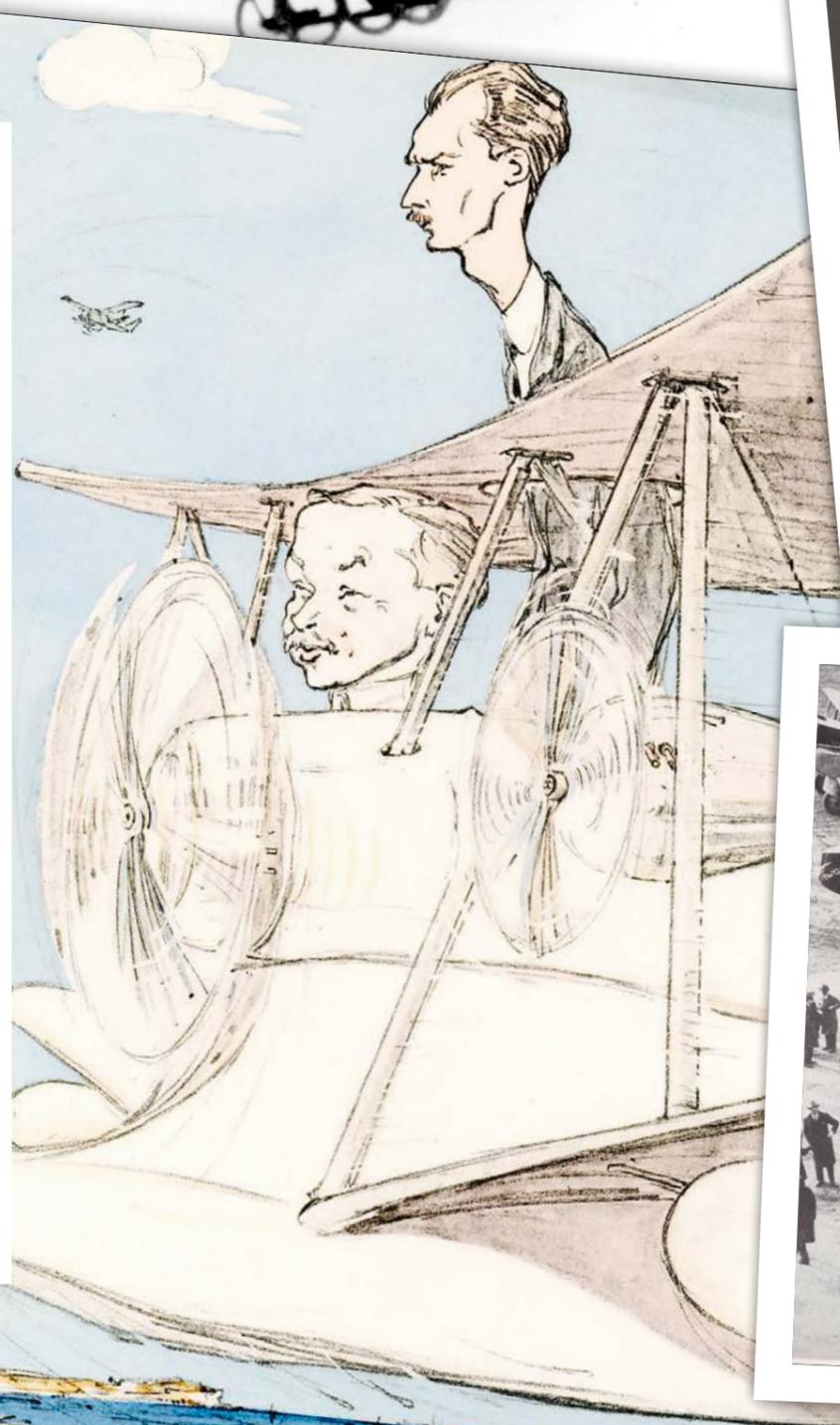
**Ne pas s'énervier, Pourrai-je virer ?** Je préfère me poser droit devant moi. Je pousse à fond et pique vers le sol qui bondit vers moi. Je redresse, je ferme les gaz,

trop tard : une secousse, un léger craquement, et l'appareil bondit en l'air en se cabrant. Ne pas couper, ne pas couper ... Je remets les gaz et l'appareil descend fortement cabré, au point que je ne vois plus rien devant moi. Cette fois attention ! Comment vais-je me poser ? Je suis plein gaz et l'appareil est à la limite de la perte de vitesse. Il descend lentement, je pousse au dernier moment et je me pose sans grand mal pour le châssis d'atterrissage : un patin cassé.

**La démonstration est faite, l'appareil peut voler,** et je suis certain la prochaine fois de m'y prendre avec plus de sûreté. Les essais sont longs, le temps passe terriblement vite, les autres avions prennent de l'avance. Nous devons abandonner ce premier enfant pour diriger notre activité sur des avions plus modernes.

Mais ce premier bond dans l'espace avec un engin que je ne connaissais pas, ignorant même ses possibilités, m'a laissé un souvenir merveilleux.

**Par Henri Olivier**



**Notes**

**Lors de ce premier vol Henri Olivier a 25 ans.** Après cet exploit, il apprend à piloter en janvier 1911 à l'école Hanriot sur le terrain de Bétheny près de Reims. Le chef-pilote Louis Lenfan, qu'il embauchera plus tard, lui fait passer les épreuves du brevet le 12 février 1911. Il obtient le brevet n° 430 de la FAI daté du 3 mars 1911. Il y continue alors les essais du monoplan Lioré.

**En mars 1912, Fernand Lioré et Henri Olivier s'associent et créent à Levallois les Ateliers d'Aviation Lioré et Olivier.** Ils adoptent le sigle Léo illustré d'une tête de lion, ainsi que la devise "Quia nominor leo". Au début, ils produisent les monoplans Morane-Saulnier et construisent aussi les appareils d'autres inventeurs comme le monoplan Zens, que mon grand-père pilote à Issy-les-Moulineaux en 1912.

**Pendant la guerre de 1914-18, Henri Olivier est mobilisé dans son usine et, se considérant "au front", travaille sans prendre un jour de repos.** L'usine qui emploie 700 personnes, produit 2000 appareils sous licence : des monoplans Blériot, Morane et Nieuport, mais surtout des Sopwith. En 1918, la maison Léo est transformée en société anonyme et la présidence du conseil d'administration confiée à l'industriel Clément-Bayard. Fernand Lioré est le Directeur Général de l'entreprise.

**Henri Olivier en est le Directeur Technique.** Il concevra de nombreux avions. Les plus connus sont : le bombardier bimoteur biplan Léo 20, le bimoteur civil Léo 213 qui assurait la ligne Paris-Londres pour Air Union puis Air-France, l'hydravion monoplan quadrimoteur à coque Léo H 242 sur les lignes de la Méditerranée lors des débuts d'Air-France et l'autogire C-30 sous licence La Cierva. Il est fait chevalier de la Légion d'Honneur le 23 août 1925 par le ministre de l'air Laurent Eynac.

**Il quitte l'entreprise après la nationalisation en 1937.** Celle-ci continue sous le nom de SNCASE, puis de Sud-Aviation et enfin d'Aérospatiale. On doit à la SNCASE la Caravelle et les premiers hélicoptères Alouette.

**"Bon-papa"** – c'est ainsi que j'appelais mon grand-père maternel Henri Olivier – m'a raconté maintes fois cette histoire quand j'avais 8 ou 9 ans. Il l'a écrite en décembre 1960 dans un petit journal scout, à la demande d'un de ses neveux.



*Par Arnaud Delmas*



### Ouessant, LFEC

Plus une seule location d'hébergement sur l'île ? Pas de panique, il doit sûrement en rester au camping municipal. Des tentes-dortoirs sont proposées pour vous caser tout l'équipage à moindre coût. **Plus d'infos sur <https://ot-ouessant.fr/location-ouessant/camping/182-camping-municipal-penn-ar-bed.html>**



### L'Aigle, LFOL

N'hésitez pas à appeler le restaurant «L'essentiel», 28 rue de l'abreuvoir Saint-Martin, 61 300 L'Aigle. Non seulement, il est très sympa mais en plus, ils viennent vous chercher et vous ramènent quand c'est possible. Un très bon moment.



### La Rochelle, LFBH

Pas la peine de vous embêter avec un taxi. Devant l'aéroport, vous trouverez un arrêt de bus qui va directement en ville. Vous avez même une correspondance pour faire un saut à l'île de Ré. Pas cher et efficace car la navette passe souvent. **Plus d'infos sur [www.larochelle.aeroport.fr/acces-et-parking/transports-commun/](http://www.larochelle.aeroport.fr/acces-et-parking/transports-commun/)**



### Aubigny-sur-Nère, LFEH

Voici un terrain à découvrir en automne. La plateforme est couverte de bruyère en fleurs. C'est magnifique. Après avoir marché jusqu'à la ville et rendu hommage aux écossais (si, si vous verrez !), prenez le temps de vérifier qu'il n'y ait pas quelques cèpes autour du terrain. Un vrai coin à champignons.



### Granville, LFRF

Une fois atterri, il suffit de quelques pas pour se poser sur la plage. Soit on y mange son pique-nique après la baignade, soit on marche vers Granville ou Coudeville-sur-mer pour se trouver quelques moules-frites. Ça ne manque pas là-bas. Si l'on opte pour Granville, il peut être sympa de passer par les hauteurs pour visiter la maison-musée de Christian Dior.



### Le Touquet-Paris-Plage, LFAE

- Pour s'y rendre, compter **1h20 de vol tout compris** (départ, vol, intégration, arrivé). Si la piste 13 est en service on arrive par un transit côtier très sympa qui permet d'admirer la ville sur sa droite et on demande une intégration direct en base.
- A l'arrivée, **possibilité de louer des vélos** à l'heure, la demi-journée ou la journée, le tarif pour la journée est 15€.
- La balade en vélo pour se rendre au centre-ville se fait principalement par piste cyclable et quelques portions sur routes très peu fréquentées car dans un secteur résidentiel, elle dure une vingtaine de minutes.
- Il y a de **nombreux restaurants** dans la ville.
- **Pour l'avitaillement**, deux possibilités, soit l'automate carte Total soit le camion. Attention, le camion est beaucoup plus cher.
- Le prix de la taxe d'atterrissage et du stationnement pour la journée = 24€ au total. **Dixit Rémi Granelli**



### Dijon Darois, LFGI

Je fais entretenir mon avion chez Bruno Ducreux (Aéro Restauration Service) à Darois.

→ C'est presque toujours l'**occasion d'approcher des machines d'exception** qu'il a en restauration ou en entretien : Spitfire, Hurricane, Hawker Seafury, Stinson, Spartan etc... Bien sûr les ateliers ne sont pas ouverts au public, mais les pilotes de passage ne sont pas chassés du parking ....

Et à 5 minutes de l'AD, à Prenois, il y a un super resto gastronomique que j'ai découvert par hasard. Tu y choisies le thème de ton menu mais en ignorant ce que le chef y a mis : enchaînement de délicieuses surprises garanti. Prendre le temps de s'y poser et surtout ne pas y aller en coup de vent (comme moi ce jour-là). "**Auberge de la Charme**" : **03 80 35 32 84** - Ouvert seulement Vendredi, Samedi et dimanche midi. **Dixit Jean-Michel Tendil**

*P.S : En plus, il y a toujours quelque chose à voir à Darois comme les entraînements de Aude Lemordant par exemple, ou ceux de alternative Duo la patrouille de voltige en Fournier RF3.*

# Les bons plans AÉRO

### Pour préparer vos vols

- Vous trouverez sur le site du club un lien vers **[www.aerovfr.com](http://www.aerovfr.com)** avec une liste des webcams des AD français.
- Comme il n'y a pas celle d'Oléron, voici un autre lien utile : **[www.st-pierre-oleron.meteoamikuze.com/image.html](http://www.st-pierre-oleron.meteoamikuze.com/image.html)**





# Un avion, ça flotte ?!

**M**oi qui aime être dans l'eau et aussi dans l'air alors pourquoi pas mélanger les deux ? Non non, pas de cours de chimie ou de physique, je parle ici de bateau et d'avion et quelle est l'activité qui peut réunir les deux ? l'hydravion bien entendu ! Voilà quelque temps que la tentation de découvrir ce mode de transport me titillait et c'est grâce à Pierre que j'ai pu découvrir cette nouvelle activité.

**Le premier rendez-vous est donné à Atlantic Air Park LF8523, terrain privé en Vendée** où nous devons ensuite rejoindre Jef notre instructeur qui est un ancien commandant de bord d'Air France.

Le vol se fait sur le KT au départ de Toussus, la météo est superbe ce samedi 30 juillet 2022.

Quelques nuages bas à l'arrivée, verticale du terrain pour prendre connaissance de celui-ci. La piste LF8523 est courte et étroite et l'atterrissage se passe sans souci.

Le temps de parquer l'avion, le taxi arrive pour nous amener sur l'hydrosurface de l'étang des Gifettes LF8569. Il fait beau, il fait chaud et l'eau amène un petit côté fraîcheur.

**Jeff nous présente son avion, ou plus précisément son ULM Hydravion : un DS-2C Amphibie Flymhale 02**, deux places, moteur Rotax, une vitesse maxi de 250 km/h. L'ULM est vraiment beau, ni trop grand, ni trop petit, j'ai hâte de monter dedans !

Jeff nous fait un briefing avant de monter à bord et après quelques dernières recommandations, j'embarque en place gauche, Jef à ma droite.

On monte à bord pieds nus, comme dans un bateau ! (D'ailleurs ça fait du bien de mettre les pieds dans l'eau car il fait vraiment chaud !). Une fois à l'intérieur, je remets les chaussures, on ferme la verrière car là attention l'hélice est au-dessus de nos têtes.

Ah, j'oubliais : gilet de sauvetage obligatoire car nous allons devoir naviguer.

Allumage du Rotax, très silencieux, Jeff me laisse me familiariser avec l'avion en me laissant faire quelques manœuvres sur l'eau, c'est vraiment une sensation extraordinaire, j'ai l'impression d'être dans un bateau... avec des ailes.

**Jef reprend les commandes pour le décollage, car cela demande un pilotage fin sur l'eau, l'ULM prends de la vitesse, surfe sur la vague et se détache de l'eau très rapidement, je reprends le manche** et ce qui m'impressionne c'est l'angle de montée qui est beaucoup plus important que sur un avion. Je fais quelques exercices de maniabilités pour bien sentir l'avion, qui se pilote beaucoup aux palonniers, il est très sensible, un peu comme le Tecnam je trouve. Le vol dure environ une heure, je reviens vers l'étang, préparation de la machine, vent arrière, base, finale, au dernier moment Jef reprend les commandes pour l'amerrissage car là aussi c'est une technique toute autre qu'un atterrissage classique, il faut garder un brin de puissance pour ne pas trop freiner l'avion au contact de la surface de l'eau. La machine se pose tout en douceur, on flotte de nouveau sur l'eau.

Maintenant ce n'est pas terminé, il faut rejoindre le bord de l'étang et cela n'a rien de facile car il faut composer avec le vent. On peut s'aider de la verrière, après bien entendu avoir couper le moteur, celle-ci une fois ouverte agit comme une voile de bateau. Et après quelques minutes, la rive se rapproche, je débarque, avec la joie d'avoir fait ce vol.

Je n'ai pas fait l'amerrissage moi-même, mais j'en ai fait quelques mois après sur une autre hydrosurface aux environs de Blois, toujours en compagnie de Jef et de Pierre, mais je vous raconterais cela une prochaine fois... **Par Eric Guille**





**PHOTOS DU MOMENT :**  
**En parlant d'hydravion,**  
**on s'y verrait bien avec**  
**le pique-nique sur**  
**ce ponton, non ?**

Photo Frédéric Turpin



# Paris By Night

TOUSSUS LE NOBLE,  
LE MERCREDI 15 MARS 2023

**U**n peu plus tôt dans l'après-midi, je viens de terminer un vol de contrôle avec mon instructeur Georges sur F-HBBR : après 5 mois sans avoir volé sur le SR20, c'était le minimum avant de pouvoir prétendre revoler seul. En prime, le boîtier SIU a été changé et remis à sa place, ce qui nous permis de constater que tous les paramètres d'affichage au sol et en vol étaient corrects. F-HBBR est maintenant bon pour le service !

Après ce vol de contrôle, Georges me propose de venir avec lui pour effectuer un vol de nuit IFR avec un pilote du Touring. Je serais passager, mais cette offre ne se refuse pas, bien sûr ! Les conditions météo de la nuit sont parfaites, ce sera donc un vol de nuit IFR en conditions VFR, le tout sur un Cirrus SR20 équipé en conséquence. François sera le pilote (ancien pilote du club) et Georges en copilote. Après avoir déposés le plan de vol IFR pour 19h40 (heure locale), nous faisons le plein de l'avion avant d'embarquer à bord du Cirrus SR20. A l'heure dite, la mise en route du moteur est effectuée. Nous nous dirigeons vers la piste 25 gauche pour un vol IFR à destination de l'aéroport de Beauvais (LFOB), où deux touchers sont prévus sur place avant le retour vers Toussus.

Après avoir décollé de Toussus dans le créneau horaire assigné à notre vol, « Tango Lima » prend aussitôt un cap plein Nord afin de suivre sa route IFR au départ de Toussus. Si voler de nuit n'est pas une nouveauté pour moi (j'ai déjà effectué plusieurs vols de découverte et de préparation à la qualification au vol de nuit VFR), je découvre le vol de nuit avec un cheminement IFR : je constate

rapidement que, même si la route IFR est rentrée dans le GPS avec le pilote automatique enclenché en mode NAV, la concentration du pilote est maximale pendant un vol IFR (j'imagine donc facilement ce que cela doit être pour le pilote en cas de vraies conditions météo IFR... !) Nous cheminons au-dessus de Chavenay (LFPX), puis traversons la Seine à l'Est des Mureaux avant de passer verticale de Pontoise (LFPT). A ma droite, je profite du spectacle qu'offre la nuit qui vient de tomber : les lumières des villes apparaissent au milieu de grandes zones sombres. La vue sur Paris by night à 1000m d'altitude est magnifique sur ma droite, et je peux distinguer la Tour Eiffel avec son éclairage pivotant, tel un phare noyé au milieu d'une mer de lucioles.

Arrivés à Beauvais, le contrôle nous amène sur une route d'arrivée IFR pour la piste 12 en main droite : contrairement au vol VFR où nous effectuons une approche par vent arrière, ce n'est pas du tout le cas dans un vol IFR : l'approche se résume à être guidé par le contrôle pour effectuer une longue approche directe à environ 10 Nm de la piste. Une fois le pilote guidé sur l'axe d'approche de l'ILS (point IAF), c'est au pilote d'assurer ensuite son cheminement en respectant les différentes reports d'altitude inscrits sur la carte IFR jusqu'au point d'aboutissement. Si les minima visuels ne sont pas présents à 200 pieds d'altitude, alors une remise des gaz est nécessaire. Pas de problème ce soir avec un ciel CAVOK ! Deux touchers sont effectués avant de repartir direction Toussus, en cheminant via une route de départ IFR depuis Beauvais.

Le cheminement retour vers Toussus va ensuite être géré par Charles de Gaulle : la piste 25 de Toussus étant en service, l'approche directe sur cet axe de piste va nous emmener au Sud de Paris, plus exactement à la limite du périphérique parisien ! Les conditions de vue sont exceptionnelles ce soir et j'en prends plein la vue ! Je distingue le périphérique, mais aussi les boulevards des maréchaux, le jardin des tuileries, la Seine, le Trocadéro entre autres, et de nombreux stades. La Tour Eiffel s'illumine et brille à son tour de tous ses feux à notre passage. Cette vision de nuit de Paris me fait entièrement redécouvrir une ville que je croyais pourtant connaître ! Tous mes repères

**Si vous aussi vous souhaitez découvrir ou préparer votre qualification au vol de nuit, contacter notre coordinateur Vol de Nuit (Frédéric Turpin - frederic.turpin@gmail.com) ou notre page web dédiée au vol de nuit <https://www.aireuropclub.fr/voldenuit>.**

visuels sont perdus. La « ville lumière » nous présente un autre visage à portée de main, tel un négatif d'une photo qu'on croyait connaître parfaitement ! Après avoir effectué un demi-tour au-dessus de Saint-Maur-des-Fossés, le guidage radar nous emmène au-dessus de Vélizy-Villacoublay pour une approche directe pour la piste 25, où nous atterrissons vers 21h05 (heure locale). Nous nous garons ensuite au parking du Touring.

Je recommande vivement à tout pilote de vivre un vol de nuit : l'expérience est déjà étonnante en cheminement VFR. Elle est incroyable en cheminement IFR lorsque vous survolez les limites intérieures de Paris !

**Par Pierre Lansalot-Basou**



Vue imprenable !



Une piste qui brille  
comme l'étoile du berger.

ACTIVE FLIGHT PLAN	
123 500	00 LFPN / LFPN
111 10	EPRM1
100 60	BCV 010: 19:10
100 60	Enroute
100 60	BV 303: 19:10

