



C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Voyage club DANS LES ILES

HYDRAVION
VISITE DE LANVÉOC

IDÉES DE VOL
**Les insolites
de guerre**

CHAUVIGNY
SUPER
DESTINATION

**SOUS
LE SOLEIL
EXACTEMENT
2023**

- ▶ **LA VIE DU CLUB**
- ▶ **LE MOT DU PRÉSIDENT**
- ▶ **LES NEWS**
- ▶ **LA PHOTO DU MOMENT**
- ▶ **REX AUX SABLES D'OLONNE**
- ▶ **VOL (PLEIN D'HUMOUR)
AU HAVRE**
- ▶ **DÉPASSER LE STRESS...**

LA VIE DU CLUB



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

Je me suis régalé à lire ce magazine ! Les articles défilent et font rêver, rappelant tout ce qui nous réunit autour de notre passion aéronautique : de belles balades – que la France est belle ! – des découvertes insolites, des expériences uniques, des souvenirs qui resteront gravés à jamais dans nos mémoires... le tout entouré d'amis avec qui partager. La citation d'Antoine de Saint-Exupéry nous vient immédiatement à l'esprit : « le moteur est le cœur d'un avion, mais le pilote est son âme ».

Belle transition pour vous parler de notre club :

L'école se porte bien et nous avons eu le plaisir d'intégrer 8 membres de Safran, qui ont démarré leur formation avec Thierry. De plus, 4 élèves ont déjà réussi leur PPL cette année, d'autres sont prévus, annonçant une année record.

À la suite de nombreuses discussions au niveau du bureau, nous avons décidé de **changer les règles club quant au vol de nuit** : dorénavant, la qualification vol de nuit est ouverte à tous les pilotes qui souhaitent découvrir ce vol un peu plus exigeant. Une fois la qualification en poche, au-delà des tours de piste et vols locaux, les voyages de nuit seront néanmoins soumis à des règles spécifiques. Les jours commencent déjà à décliner et la saison va démarrer, n'hésitez pas à solliciter Frederic Turpin, notre référent vol de nuit.

Côté mécanique, les grosses manœuvres sur nos avions continuent. Le QO est de retour après une grosse visite à St Cyr, l'AE a un nouveau moteur et ne va pas tarder à être libéré, le KT et le QO ont vu leur CEN renouvelé.....

J'en profite pour lancer un appel à bénévolat : la gestion de la mécanique est de plus en plus lourde. Il ne s'agit pas nécessairement de mettre les mains dans le cambouis, mais – et de plus en plus – de suivre le potentiel des avions, coordonner les visites périodiques, les commandes de pièces, effectuer les devis, réserver les créneaux dans les ateliers certifiés....etc. La disponibilité des avions a toujours été un point fort du club, mais c'est un défi de tous les jours, et les équipes fatiguent. Si vous avez ne serait-ce que quelques heures par mois à consacrer à votre club, manifestez-vous, nous vous accueillerons à bras ouverts.

En attendant, bons vols à tous. **Eric Scheid**

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 !

AGENDA

- Du 16 au 17 septembre : rallye du club
- Le 24 septembre : vol découverte avec destination à venir
- Le 14 octobre : pot des brevetés
- Le 26 novembre : vol découverte avec destination à venir
- À l'automne : journée de nettoyage avec date à venir

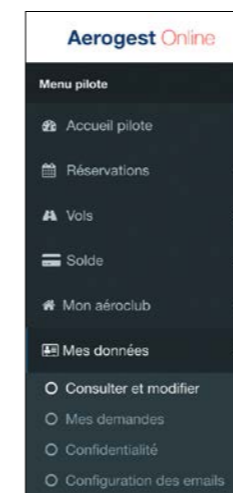
 Réservations auprès de Pierre lansalot-Basou

 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 !

MYSTÈRE...
en septembre, nous vous préparons une petite surprise. Dès que tout est prêt, vous serez conviés...

Rallye

Les équipages sont formés pour cette session 2023. La traque à l'information a commencé et, Eric, Pierre et Tobie sont déjà assaillis de tentatives de corruptions... au rallye, tous les coups sont permis !



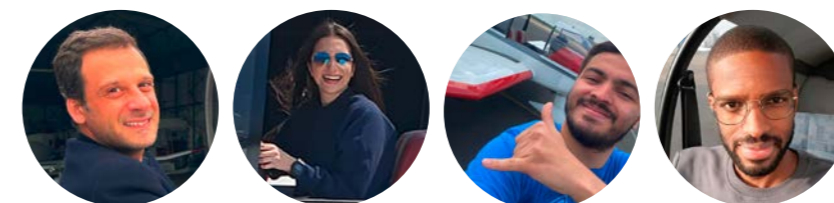
VOUS ÊTES MAÎTRE DE VOS INFORMATIONS PERSONNELLES !

Savez-vous que vous pouvez consulter et surtout rectifier, à tout moment, vos informations personnelles dans Aerogest. Un module est dédié à cet usage. **Vous pouvez le trouver dans le menu « Mes données / Consulter et modifier »**

Si vous souhaitez rectifier une des informations, vous pouvez cliquer sur le bouton « **Proposer une modification ...** » de la rubrique concernée. Puis ajouter, modifier, supprimer l'information que vous souhaitez.

Important : s'il s'agit d'un ajout ou modification de licence/ qualification alors il est impératif de joindre un Scan du document officiel correspondant, sinon la modification ne pourra pas être prise en compte. En général, c'est une absence de document ou un document mal scanné, tel que le manque du verso, qui est la raison du refus. Par ailleurs, le format PDF est fortement recommandé.

Par la suite il est possible de suivre l'état d'avancement de la demande dans le menu « **Mes données / Mes demandes** ». Aucun mail ne vous sera envoyé pour vous informer du suivi des vos demandes. Si une demande est refusée, c'est ici que vous pouvez voir la raison du refus, pas ailleurs... **Par Bruno Gialis**



BRAVO AUX RÉCENTS BREVETÉS PPL !

- **Stéfano Matthias Panebianco** le 25 avril 2023
- **Lidia Cherf** le 14 mai 2023
- **Elyess Msallem** le 08 juin 2023
- **Dimitri PALCY** le 16 juin 2023



Au feu !

Lors des questions de sécurité de la dernière réunion de bureau, il est ressorti que peu de monde connaît la marche à suivre pour éteindre un départ d'incendie. Voici une liste des différents feux et du type d'extincteur à utiliser au cas par cas. Ils sont positionnés aux endroits à risques dans le club.

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

Électrique : tableau électrique, matériel informatique, groupe électrogène...

Feu de classe A
→ **Extincteur à eau**

Feu de classe A et B
→ **Extincteur à mousse**

Feu de classe C
→ **étouffer le feu avec une couverture**

Feu de classe B et électrique
→ **Extincteur à CO2 dit à neige carbonique**



LA PHOTO DU MOMENT :
Xavier est l'heureux propriétaire d'un stamp basé à Chavenay et a eu la sympathie d'amener Bruno faire un tour. Magique !

Par Sarah Gialis



Balade sous le soleil de Chauvigny



Nous le savons, nous n'allons pas avoir froid en cette belle journée dominicale de juin mais nous sommes équipés de glacières et de motivation. Notre destination a l'air splendide et nous avons hâte de la découvrir. Deux avions décollent pour cette aventure avec Pierre, Eric et Laurence à bord du XD ainsi que Julien, Bruno et moi-même dans le KT. À nous Chauvigny !

L'air est très chaud mais étonnamment très calme. Cela nous rassure car une activité planeur est annoncée à Chauvigny et ce manque de thermiques nous laissera le champs libre pour atterrir tranquillement sur cette courte piste. Le XD en profite pour faire un peu de tourisme, autour des châteaux de la Loire, avant de contacter Poitiers infos.

Une fois posés, il est question d'aller vite vers le centre ville car Pierre, notre organisateur préféré, doit trouver un sandwich. Sa consigne était d'en amener et il est le seul à ne pas en avoir. Comme il le dit si bien lui-même, ce sont les cordonniers les plus mal chaussés. Nous filons donc sur les petits chemins jusqu'au panneau «passage dangereux» mais il en faut plus pour un homme qui doit chercher à manger ! Tel des Indiana Jones, nous dévalons le chemin de tous les dangers (*enfin, nous avons surtout vu de belles cerises sauvages*

d'adorables murets de pierres). Le centre ville est accessible très rapidement et, à notre grande surprise, tous les commerces de bouche sont ouverts. Nous avons même le temps de boire un verre, histoire de ne pas mourir desséchés. En effet, il fait une chaleur incroyable et de petites cigales s'en donnent à cœur joie (*pas celles qui kseu-kseu-kseutent en provençal mais qui kseeuuuuuutent en occitan*).

Une fois rafraîchis et prompts au pique-nique, nous montons vers le château où il est question de «Géants du ciel, spectacles d'oiseaux en vol libres». C'est à se demander si on parle de nous. Nous pique-niquons devant les aigles, sûrement transits de traque avant leur spectacle, mais constatons que les autres monuments sont fermés jusqu'en début d'après-midi. Qu'à cela ne tienne car il y a une charmante petite cour ombragée par des tilleuls qui n'attendent que nous pour la sieste. Quelques ronflements plus tard, nous reprenons notre courage à deux mains pour visiter le donjon, où un musée d'archéologie et d'histoire de la céramique locale nous offre une fraîcheur fort appréciable. Le plus dur est de la quitter pour revenir dans la fournaise. Cette ville médiévale est de toute beauté mais nous avons du mal à errer tant le soleil est écrasant. Nous nous octroyons donc une pause dans une crêperie sous de merveilleux catalpas. Il n'y a pas à dire...



Voilà ce qui arrive quand on oublie son sandwich !



Le château des oiseaux



Instant assis avant de piquer du nez



À l'ombre des Catalpas



De l'eau !

les arbres sont la climatisation la plus sensationnelle du monde ! Un diablo menthe par dessus le tableau et nous voilà requinqués au point d'entreprendre une marche vers la Nièvre.

Nous repassons devant le château aux aigles qui ont finis leur prestation et ont le droit de voler librement en ville. Leur pattes sont attachées car il ne s'agirait pas qu'ils aillent dévorer les chats du quartier pendant la récré. Leur vol est d'une fluidité remarquable avec un plané tellement maîtrisé que nous en sommes jaloux.

J'ai la naïveté de penser que l'on pourra se tremper les pieds dans la rivière mais les berges ne le permettent pas. Cela est bien dommage car j'ai l'impression d'avoir avalé des graines empoisonnées pour escargots... nous avons beau boire sans cesse, la bouche reste sèche. Un bain aurait été merveilleux. Si nous n'aurons pas l'eau, cherchons alors le vent. Il forçait peu à peu et nous l'apprécions en haut de l'ancien viaduc ferré qui sert aujourd'hui à faire du vélorail. Nous le suivons pour faire une boucle en restant sous la fraîcheur des arbres. Un délice qui nous ramène vite en centre-ville à l'heure où il faut songer à reprendre le chemin «dangereux»

vers le terrain. Nous y sommes vite... comment dire ? transpirants !

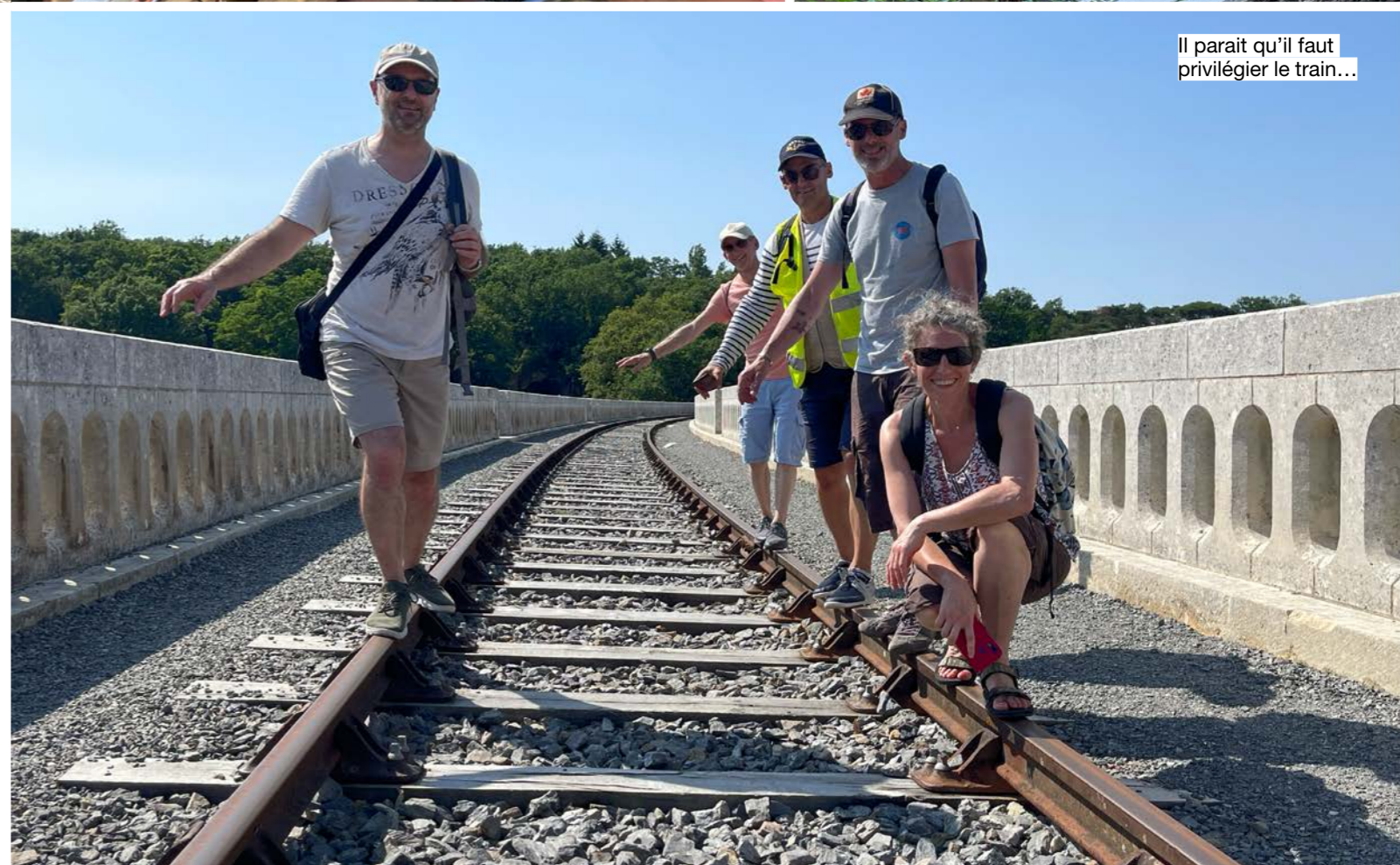
La manche à air est légèrement travers mais elle est surtout bien soufflée par un zef qui ne fait que forcer et cela nous rassure. La piste est courte mais, surtout, les fortes températures n'aident pas et ce vent sera un précieux allié au décollage.

Tandis que le XD s'affaire autour de la pompe à essence, le KT s'élance difficilement sur la piste. Encore heureux qu'il y a ce vent car la rotation est poussive et l'avion a un mal fou à prendre la vitesse. Mais une fois décollé, il grimpera au niveau 55 sans rechigner.

Entre parenthèses, encore heureux que l'on ne mange pas les passagers sinon j'aurais été en grave danger. À l'arrière, le soleil cogne sur mes jambes qui sont rôties comme des cuisses de poulet.

C'est donc cuits à points, que nous nous posons à Toussus. Laver l'avion n'a jamais été aussi agréable. Il est même tentant de s'arroser autant que le KT.

Un grand merci à Pierre pour cette belle journée en compagnie d'une super troupe dans un superbe coin. Il faudrait que la vie ressemble à ça tous les jours tiens ! **Par Sarah Gialis**



Il paraît qu'il faut privilégier le train...

REX

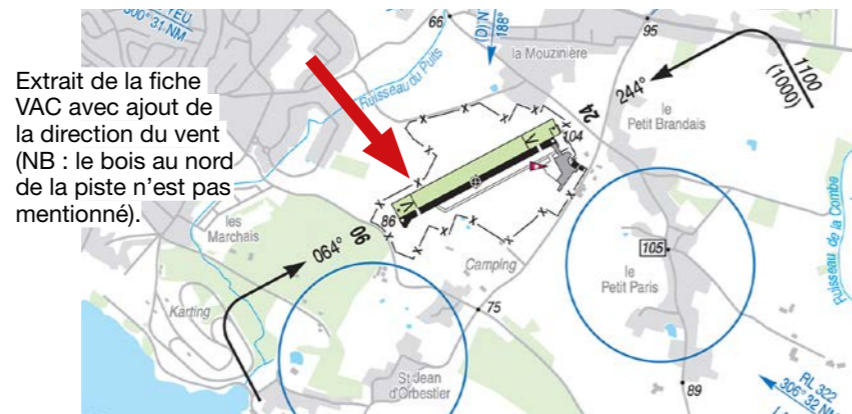
Les Sables et le vent du nord-ouest...

PETIT RETOUR D'EXPIÉRIENCE



Sous les flèches, le bois à droite de la fin de piste 24 (piste qu'on devine ici de D à G)

Houreux sont les vendéens à l'arrière-saison, surtout en pleine nature. Mais en bord de mer, l'atmosphère automnale peut être franchement perturbée par le vent. Après quelques jours au grand air début novembre, le départ des Sables d'Olonne (LFOO) en DR400 (F-GUXD) est retardé par un fort vent de fin de tempête (à 8h30 locales, à La Rochelle : 310°/32 kt avec rafales à 45 kt). D'après les TAF, le calme revient progressivement et l'après-midi doit permettre le retour vers la région parisienne. On pique-nique donc au soleil sur le terrain désert et on attend que le vent se calme.



Extrait de la fiche VAC avec ajout de la direction du vent (NB : le bois au nord de la piste n'est pas mentionné).

QUAND ÇA SE CALME, C'EST LE MOMENT DE S'AGITER

Après examen à pied depuis le taxiway du profil de la piste et de son environnement, le vent étant stabilisé à 320° pour 18 kt, ma décision est prise. Ce sera un décollage piste 24 qui est légèrement descendante et bordée d'arbres à droite sur ses derniers 2/5èmes et au-delà du seuil opposé où passe une route. Avec un angle de 80°, la composante de vent de la droite est estimée à 17 kt et constitue – même si cela reste dans les limites de vent démontré par le constructeur – la menace principale du jour.



Vent du 320° (flèche rouge) et zone de rabattants en fin de piste 24 (orange)



OUPS !

Sur une distance disponible de 730 m, je me fixe un objectif de rotation à mi-piste, pour éviter ce que j'identifie comme la 2ème menace du jour : les probables turbulences liées à la présence du bois à la droite de la fin de piste. Au seuil 24, puissance sur les freins, manche à D pied à G et c'est parti : franche accélération et rotation comme prévu. Palier avec correction de dérive jusqu'à 120 km/h et action à cabrer... Et là, surprise : pas de turbulence mais l'avion ne monte pas. Mais pas du tout, alors que nous ne sommes que 2 à bord ! Vérification des paramètres : le moteur tourne bien rond, à plus de 2400 t/m, vitesse stable à 120 km/h... Cabrer davantage risque de nous mener au second régime. Rien à faire : on reste en trajectoire horizontale pleins gaz, avec vitesse bloquée à 120, plus bas que le sommet des arbres face à nous ! Et au dernier moment, alors que j'allais envisager de virer pour éviter les arbres dans l'axe, la vitesse puis l'avion montent soudain. Enfin ! Montée salvatrice, « comme une fusée » sur le littoral et la mer ! Virage à gauche (et, en fait, demi-tour vers la vent arrière au sud, tellement le vent nous pousse en vent traversier !) et vol sans difficulté ensuite. Quelle sensation désagréable d'avoir été ainsi pris - au bord de la mer - dans un « rabattant » comme en montagne à l'approche d'un col, mais au décollage !

Photographies de l'aéroclub prises le 6 avril 2017



DÉBRIEFING

Une discussion téléphonique ultérieure avec le chef-pilote de l'école de pilotage privée locale me permet d'apprendre que le phénomène de rabattants au décollage en cas de vent du nord-ouest est bien connu sur ce terrain. Pourtant, la fiche VAC (datée 13 NOV14 malgré une page 2 du 21/8/2018) ne signale aux pilotes de passage que la présence d'une route juste au-delà de l'extrémité de la piste 24...

Les photographies du site de l'aéroclub local* montrent que les arbres étaient rares et beaucoup moins hauts il y a quelques années dans le périmètre incriminé. La partie du site appelée « sécurité des vols » est d'accès réservé aux membres et, par ailleurs, le club promeut une charte de bonne conduite, datant de 2014, qui précise que le décollage préférentiel est « côté mer » sans faire référence à des courants rabattants qui n'existaient probablement pas – au moins de façon aussi importante – à l'époque.

ET DEPUIS ?

En appelant récemment l'aéroclub, j'ai su que le problème avait été réellement pris en considération cet hiver. La solution trouvée serait un abattage des arbres situés dans la trouée d'envol (dans l'axe, au-delà de la route).

Donc en 2023, si vous préparez un décollage en piste 24 à LFOO par vent du nord-ouest, attendez-vous toujours à des rabattants après la mi-piste, mais vous devriez avoir moins d'arbres en face de vous. De toute façon :

- dès votre arrivée en 24, si vous prévoyez une remise de gaz, n'attendez pas d'être à l'arrondi,
- si vous arrivez en 06, prévoyez la possibilité de rabattants au seuil et sur le premier tiers de la piste,
- du sol, vérifiez que l'axe de piste est bien dégagé,
- et puis, au décollage 24 si vous voyez un camion passer sur la route, ne vous étonnez pas et, s'il est conflictuel, passez derrière...

Un pilote averti est mieux armé contre les menaces !

* Clic! Pour voir le site du club



Résumé

Un courant rabattant sur la 2^{ème} moitié de la piste 24 rencontré au décollage (vent de nord-ouest) n'a pas eu d'autre conséquence qu'une petite frayeur car il s'agissait d'un DR400 de 160 ch avec 2 personnes à bord seulement (et le plein du réservoir de 110 L toutefois), par temps frais.

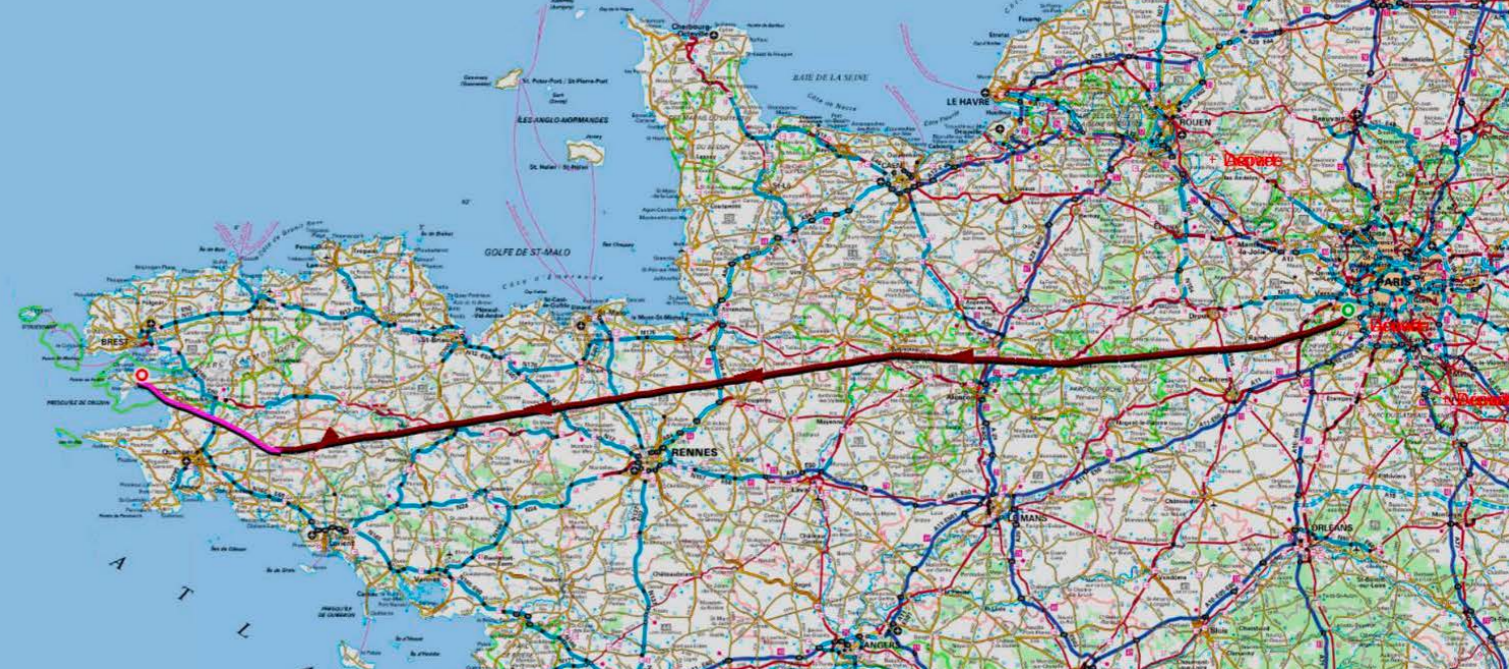
On peut légitimement imaginer qu'à pleine charge, la plupart des quadriplaces (et quelques biplaces peu motorisés) puissent, dans les mêmes conditions, être l'objet d'un accident grave par collision avec un véhicule sur la route passant en limite du terrain ou avec les arbres longeant cette route. Aux dernières nouvelles, la majeure partie de l'obstacle aurait été retirée par abattage des arbres dans la trouée d'envol. Vous êtes prévenus : à vérifier !

Sinon, on est très bien reçu à l'Aéroclub de Vendée : les membres rencontrés sont sympas. Pas de taxe et il y a un automate pour la 100LL. **Par Philippe Contencin**



Mon Vol À LA BAN DE LANVÉOC



Lanveoc et son hydrobase : on distingue la grue à hydravion dont le pilier en pierre est maintenant reconverti en chapelle !




La petite et la grande histoire

Membre de l'association française d'hydraviation depuis plusieurs années (<https://www.association-francaise-hydraviation.fr> , <https://www.facebook.com/association-francaise-hydraviation> ) , j'essaie d'assister régulièrement à son assemblée générale annuelle. Depuis le Covid, les assemblées avaient été systématiquement annulées. Cette année, la situation sanitaire est redevenue normale. L'AFH a donc choisi d'organiser son assemblée sur un site tout à fait exceptionnel et en rapport avec l'hydraviation : la Base Aéro Navale de Lanvéoc ! Lanveoc est située sur la presqu'île de Crozon, en face de la rade de Brest, et à proximité immédiate du site militaire ultra sécurisé de l'île Longue (base des sous-marins français SNLE).

Plusieurs entités de la marine et de l'aviation sont présentes à Lanveoc :

- L'École Navale qui forme tous les officiers et les cadres de la Marine Nationale
- La flottille 33F qui est une flottille d'hélicoptères de l'aviation navale française. L'unité est spécialisée dans la lutte anti-sous-marin et dans le transport opérationnel au profit des commandos marine, et assure également des missions SAR. Son indicatif radio est « Cyclone ».
- La flottille 34F qui est une flottille de l'aviation navale française créée le 9 septembre 1974. Elle a été mise en sommeil le 4 septembre 2020 et réactivée le 29 janvier 2021 lorsque l'escadrille 22S/ESHE devient la 34F/ESHE (École de spécialisation sur hélicoptères embarqués).
- L'escadrille ou école d'initiation au pilotage 50S, qui est une unité d'instruction et de sélection des élèves de l'aéronautique navale française, créée le 1er janvier 1946 et toujours active. L'escadrille 50S a pour mission la présélection, la formation au sol, l'entraînement et la sélection en vol des EOPAN et des officiers-pilotes issus de l'École navale.

Pourquoi avoir choisi Lanveoc ?

Il faut savoir que la base d'hydravions de Lanvéoc-Poulmic fut créée en 1920 ; c'était alors l'un des 37 centres d'aviation maritime créés en France destinés à la surveillance et à la protection du littoral. Cette base est installée sur des terres qui avaient appartenu avant la Révolution française aux barons de Poulmic. Cette base est rebaptisée « Centre d'aéronautique maritime » en 1935 et « Base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic » le 6 avril 1937 (http://www.ffaa.net/naval_stations/lanveoc-poulmic/lanveoc-poulmic_fr.html). 

L'AFH a vu les choses en grand !

Pour l'assemblée générale, l'AFH a souhaité et obtenu de créer une hydro surface temporaire au cœur de la BAN. L'hydro surface est située juste sur le plan d'eau devant l'École Navale, avec pour ambition d'y faire venir des hydravions civils le jour de l'assemblée générale !

L'hydro surface créée par l'AFH pour l'occasion

Grâce à l'aide et la complicité de certains membres de l'AFH introduits dans le milieu aéronaval, toutes les autorisations de création de cette hydrosurface ont pu être obtenues : qu'ils soient des officiers d'active de la marine nationale ou d'anciens officiers de l'aéronavale, nos membres ont ainsi pu ouvrir toutes les portes, et qui seraient restées fermées pour le commun de mortels ! Ainsi, citons Yves Kerhervé (nom de code : « Bill »), actuel président de l'AFH et ancien pilote d'essai du Rafale : il a été le premier pilote au monde à avoir apporté en Rafale sur les porte-avions « Foch » et « Charles de Gaulle ». Une légende dans le milieu ! (https://fr.wikipedia.org/wiki/Yves_Kerherv%C3%A9). 



Jour 1 (Vendredi 1^{er} Juin)

La météo promet d'être belle aujourd'hui et les prochains jours ! L'arrivée à Lanveoc étant une zone militaire (P112) totalement interdite aux aéronefs non-militaires, elle a été rendue possible par 2 éléments majeurs : l'obtention de mon numéro d'autorisation dérogatoire de vol (ADV) – fournie par l'AFH et le dépôt de mon plan de vol via la plateforme Sofia.

J'ai choisi de déposer mon plan de vol VFR la veille au soir (à déposer au maximum 24h avant le départ). Je volerais donc avec F-HBBR sans plan de vol entre Toussus Le Noble-LFPN et Guiscriff-LFES, puis sous plan de vol VFR entre Guiscriff-LFES et Lanveoc-LFRL (voir mon plan de vol ci-contre).

Vers 14h00, je décolle de la piste 07 droite de Toussus le Noble. Voler seul sur F-HBBR n'est pas stressant, mais cet avion nécessite une attention constante de tous les paramètres de vol, même en volant sous pilote automatique. Sur ma route, j'aperçois en vol à 4500 pieds d'altitude, sur ma droite, une importante et solide couche nuageuse aux environs de Saint-Brieuc : les conditions IMC y resteront présentes toute la journée malgré une journée parfaitement ensoleillée et chaude. Pas de soucis pour moi qui suit une route plus au sud et parfaitement claire et lumineuse. Après deux heures de vol, j'atterris vers 16h sur la piste 02 du terrain de Guiscriff-LFES. J'ai choisi ce terrain du fait de sa proximité avec Lanveoc, de la parfaite qualité et longueur de sa piste en dur (1500 m) et de sa pompe TOTAL ouverte H24.

Sur la gauche de la piste 02, on peut également apercevoir un gigantesque bâtiment assez anonyme :

il s'agit en fait d'un abattoir de volailles, qui constitue le principal employeur présent sur le territoire de la commune (poulets et dindes) « La Chaillotine » rebaptisé « Les Volailles de Keranna » après sa reprise par le groupe Glon. En 1962, une piste d'aviation, l'aérodrome de Keranna, a été aménagée près de l'usine. Elle était notamment utilisée par l'homme d'affaires Gérard Bourgoïn, ancien propriétaire de la Chaillotine, dans le cadre de ses déplacements professionnels. Une fois sa société en faillite, l'homme d'affaires est parti mais le terrain est resté et il continue d'être géré jusqu'à aujourd'hui par un syndicat intercommunal composé de 6 communes. Après avoir avitaillé sur place, je patiente au sol dans les locaux de l'aéroclub jusqu'à ... 21 heures (heure à partir de laquelle les militaires nous ont autorisé à atterrir à Lanveoc-LFRL). La majorité des aéronefs présents à Guiscriff sont des ULM, et il n'y a quasiment plus d'avion sur place. J'aperçois entre autres une réplique ULM d'un Stampe, par exemple, dans un hangar. Laetitia, gestionnaire de l'aérodrome, vous accueillera sur place avec plaisir sur cet aérodrome très accueillant et avec un club house bien équipé (lfesaerodrome@gmail.com). ✉

Avant mon décollage prévu vers 20h45, je dois effectuer encore quelques formalités imposées par les militaires pour notre arrivée (en plus du plan vol) : j'appelle par téléphone la position AIR de CECLANT/OPS, puis le contrôle aérien de la BAN Lanvéoc-Poulmic pour leur communiquer les éléments suivants : mon numéro d'ADV (Autorisation Dérogatoire de Vol), mon heure estimée d'entrée (HEA) dans la zone interdite (21h15), et enfin mon point d'entrée prévu dans la zone interdite (Bravo)

Une fois ceci effectué, je peux enfin mettre le moteur de F-HBBR en marche. Je décolle et je m'éloigne rapidement de la piste 02 de Guiscriff-LFES pour contacter en vol la SIV IROISE (135.825) et activer mon plan de vol pour Lanveoc (activé à 20h57). Je me dirige ensuite vers le premier point d'arrivée (Bravo) situé dans la P112. A cette heure, le soleil commence à se coucher et la lumière descend doucement. J'hésite à garder mes lunettes de soleil ou à prendre mes lunettes de vue classiques car la lumière n'est pas franche. Avant d'arriver au point d'entrée Bravo, je contacte Lanveoc Approche (120.600) et je reçois l'autorisation de pénétrer la zone interdite P112 pour transiter à 1800 pieds QNH. La vue est magnifique et j'entends sur la fréquence les quatre autres aéronefs en vol car nous nous retrouvons tous en l'air aux même endroit. Du fait des conditions locales de vent fort de Nord-Est, les hydravions amphibie n'ont pas pu amerrir sur l'hydro surface créée à cet effet et se sont donc reportés sur la terre ferme (clapas de 50 cm de hauteur, interdisant tout amerrissage).

Lanveoc Approche me demande d'effectuer un premier 360 au point Bravo pour espacement . Je me dirige ensuite vers le prochain point (Alpha) où on me demande d'effectuer à nouveau un 360 pour espacement. En effet, j'aperçois en face de moi un hydravion Piper PA-18 amphibie qui me précède. Une fois mes deux tours effectués, je contacte la fréquence de la Tour de Lanveoc (123.200) qui me demande de me présenter directement en longue finale et de suivre l'hydravion qui me précédait. La piste 05 est en service. Malgré ma préparation de l'avion en configuration ralentie, l'hydravion qui vient d'atterrir devant moi roule trop lentement, et

je dois remettre les gaz pour faire un nouveau circuit par le Nord. Je ne demande pas mieux ! l'Ile Longue vue située juste en face de moi et vue du ciel, ça ne se refuse pas (à ne pas survoler quand même) ! La deuxième approche est la bonne et F-HBBR est le dernier à atterrir sur la piste 05 (vent de Nord-Est de 15 à 25 nœuds). Une fois la piste dégagée, je rejoins au parking les autres équipages qui viennent également d'arriver. Moteur coupé au parking : ON L'A FAIT !

5 équipages ont ainsi pu venir et décrocher le pompom en ayant atterri sur l'une des BAN les plus sécurisées de France :

Chris et Stéphane à bord d'un VL3, en provenance du Luxembourg. Franck et Philippe à bord d'un Dynamic WT9, en provenance de Fayence. Pierre à bord d'un Cirrus SR20, en provenance de Toussus Le Noble. Luc à bord de son hydro ULM amphibie Seamax, en provenance de Troyes. Henri à bord de son hydravion amphibie Piper PA-18 « Vakalele », en provenance de Saint-Flour.

Des militaires présents sur place nous aident ensuite à ranger nos avions sur le parking en herbe et à les sécuriser avec des gueuses de 25 kg chacune. Perception des bagages, sécurisation des avions, puis une navette nous emmène jusqu'à « l'Aubette » (un joli terme incompréhensible et typiquement naval pour parler du poste de garde) de la BAN). Nous y retrouvons avec plaisir les autres membres de l'AFH qui sont venus en voiture. Malgré l'arrivée tardive imposée par les militaires, tout le monde a pu se retrouver ensuite pour partager un pot de l'amitié dans un hôtel à Morgat, avant de regagner leurs différents hébergements pour deux nuits.



Jour 2 (Vendredi 2 Juin) :

Aujourd'hui, nous nous donnons rendez-vous vers 08h40 à « l'Aubette » de la BAN (poste de garde). D'autres membres sont venus en voiture pour assister à l'assemblée qui doit se tenir cet am dans un amphithéâtre prêté gracieusement par l'école navale. Une trentaine de personnes sont ainsi convoyées en bus à l'intérieur de l'enceinte militaire (il faut cela, vue la superficie énorme qu'occupe l'Ecole Navale et la BAN). Sur place, deux groupes de visite sont constitués pour aller visiter deux lieux emblématiques de la base aéronavale de Lanvéoc (parmi tous les autres) : visite de la flottille 33F (hélicoptères) et du centre de formation de sauvetage en mer

La flotte 33F (dont le symbole est le Caïman) nous a d'abord accueillis dans ses locaux. Une présentation de ses différentes missions effectuées sur hélicoptère (NH90 dit « Caïman ») et qui peut avoir plusieurs configurations : missions de récupération et de sauvetage en mer, opérations militaires plus offensives (missiles, 12/7, radar...). La visite a continué ensuite par la visite d'un Caïman

stationné sur le tarmac : de la soute arrière jusqu'au poste de pilotage, nous avons pu visiter de l'intérieur cet hélicoptère imposant et toujours opérationnel depuis une quinzaine d'années. Un pilote de la flottille nous a servi de guide expert pendant cette visite où les séances photo se sont enchaînées !

Le centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale (CESSAN) - dont le symbole est un pingouin. Ce lieu est unique en France de par ses dimensions et de par ses missions militaires (Marine, Aviation) et il est géré par seulement 18 personnels, dont 9 plongeurs. Après avoir été accueilli par le responsable du centre, nous avons assisté à une présentation (avec quelques conseils de survie), puis nous avons pu rentrer dans le saint des saints : une piscine d'eau unique en France par sa taille et chauffée à 27 degrés et profonde de 6 mètres. Au-dessus, une cage reproduisant un poste de pilotage (avion, hélicoptère à simple ou double cabine - pour les hélicoptères Tigre par exemple) est suspendue dans le vide par un système de palan (système d'origine canadienne). Chaque année, 1000 personnels du

monde entier sont ainsi formés (marine et aviation) pour y apprendre les techniques de survie en mer (récupération de personnels en mer, sortie de la cellule d'un avion ou d'un hélicoptère ayant amerris en mer ou ayant sauté en mer en parachute ...). Occasionnellement, des navigateurs (en bateau) sont également passés par ici (comme le navigateur et explorateur Jean-Louis Étienne).

Nous assistons en direct à un exercice d'entraînement d'évacuation de plusieurs personnels simulant un amerrissage d'hélicoptère en mer en pleine nuit et sous des bourrasques de vent. Passionnant et instructif. Bravo à eux !

La suite de la journée se passe dans le grand amphithéâtre Richelieu du bâtiment principal de l'Ecole Navale. La statue imposante de Neptune nous accueille dans la Grand hall du bâtiment principal qui nous plonge directement dans les années 60 avec sa décoration typique de l'époque. Avant de commencer l'assemblée de l'AFH, une présentation est donnée aux élèves et aux officiers de la marine présents sur place pour présenter l'association, mais aussi rappeler le passé de la base

lorsqu'elle hébergeait une flottille d'hydravions de reconnaissance avant la seconde guerre mondiale. Le futur de l'hydravation a également été présenté avec des projets ambitieux qui sont pour certains déjà une réalité (villes flottantes, ekranoplan volant en effet de sol). Un film sur le raid hydravion effectué entre Biscarrosse et Monaco en 2015 a ensuite à été projeté avant de démarrer l'assemblée générale. L'amiral de la BAN nous a également fait l'honneur de sa visite lors de l'assemblée. Nous avons pu aussi montrer le plan d'eau sur lequel les hydravions étaient prévus d'amerrir (démonté à cause du vent). Quelques rares traces du passé des hydravions de l'époque subsistent encore : le bloc de béton immergé, supportant l'ancienne grue à hydravion de l'époque, est maintenant converti en chapelle par exemple. Avec son histoire bien particulière, elle est l'une des chapelles les plus insolites en France.

Retour ensuite vers l'Aubette en bus pour nous retrouver le soir pour un dîner avec tous les membres présents et heureux d'avoir pu passer une journée unique.



Jour 3 (Samedi 3 Juin) :

Jour de retour pour tous les équipages venus à Lanvéoc : après des brumes matinales présentes sur place, la météo se lève vers 10h45 pour laisser place à un beau ciel bleu. Le vent de nord-est est une fois de plus de la partie (comme tous les jours), mais dans l'axe de la piste 05 en service.

Après avoir passé deux points de contrôles successifs, notre fourgonnette nous amène aux pieds de la tour de contrôle. Vers midi, les équipages arrivent aux pieds de leurs avions respectifs stationnés sur une aire en herbe. Les plans de vol ont été déposés pour un départ à partir de 13 heures. Nous avons donc le temps de préparer nos avions (bagages, visite prevol, ...). À la différence de l'aller, j'ai un passager cette fois-ci avec moi pour ce vol retour, et qui sera mon copilote. Après l'atterrissage des CAP10 de l'escadrille 50S en entraînement (constituée de 5 CAP10 et de 3 Cirrus SR20), nous nous saluons une dernière fois avant de monter dans nos machines et de mettre le moteur en marche. Nous activons notre plan de vol obligatoire pour 13h00. Après les essais moteur, la tour de contrôle nous donne l'autorisation de nous aligner et de décoller sur la piste 05 en service. Un dernier regard vers la base aéronavale pour profiter de ce dernier moment avant de mettre les gaz et de décoller vers 13h15.

Nous volons à 1300 pieds QNH pour sortir de la zone militaire puis nous prenons le cap vers l'Est pour le terrain de Guisriff (Cirrus). Nous nous y posons vers 14h et effectuons l'avitaillement de l'avion. Nous saluons Laëtitia, la charmante gestionnaire de la plateforme, puis nous redécollons

en direction de l'est pour un vol de 2h au-dessus de petits nuages au niveau de vol FL65. Patrick, mon passager et pilote instructeur sur hydravion, me donne en vols quelques trucs utiles sur le fonctionnement des deux GNS430 ensembles en mode NAV. Après un vol sans histoire, nous atterrissons à Toussus sous un grand soleil. Nous l'avons fait !

La journée n'est pas finie. Je dois ensuite emmener en voiture Patrick à Étampes : arrivés sur place, notre attention est attirée par un hydravion inconnu rouant sur le tarmac. Comme un clin d'œil à ce voyage, nous allons voir son propriétaire Patrick : il nous explique qu'il a mis 10 ans pour le concevoir et le construire lui-même. Il est équipé d'un moteur d'avion Lycoming O-360 de 200cv, propose 4 places et il est superbe. Nous admirons cet hydravion qui est un prototype unique et que personne ne connaissait avant de le voir.

Ce voyage à Lanvéoc (une ancienne hydrobase française) restera gravé dans nos mémoires. Il y a très peu de chance de pouvoir revenir en avion privé sur cette base aéronavale, nous apprécions donc le privilège que nous avons eu pour cette occasion exceptionnelle. Un grand merci à l'Association Française d'Hydraviation pour l'organisation de cette Mr belle rencontre et expérience (<https://www.facebook.com/association.francaise.hydraviation>) ! 🇫🇷

Merci à la Marine Nationale, aux autorités militaires et à l'AFH (Yves « Bill » K, Jean-François M, Freddy B, Derry G, Patrick S et tous les autres) d'avoir pu rendre possible cette expérience de vol unique !

Par Pierre Lansalot-Basou

Histoire

D'UN VOYAGE QUI AURAIT PU FINIR DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA SEINE

Après une tentative avortée de passer une journée à une heure de notre point de départ, c'est-à-dire Amiens – *inutile de perdre du temps et des caractères pour vous dire quel est le point de départ, sans importance tant que le point d'arrivée est atteint* – qui n'est que partie remise, nous profitons d'une journée ensoleillée qui s'annonce pour rejoindre une destination déjà vue mais dont je ne peux me lasser. Le Havre. Nous appellerons l'avion par le sobriquet « avion » car je n'ai pas reçu de sa part l'autorisation de le nommer nommément. Sachez tout de même que ce n'est pas celui qui apporterait le maximum de point au Scrabble. Néanmoins pour le reconnaître, il a deux ailes, des roues et une planche bizarrement tordue (c'est qui qui a touché un gros oiseau avec ?) qui tourne toujours dans le même sens – *que celui qui saura la faire tourner dans l'autre sens s'adresse au Président, parait qu'un prix impressionnant est proposé au talentueux vainqueur*. Donc il fait beau, le ciel est calme et d'azur, le trajet aller nous mène par Dreux, la zone d'Evreux, Duclair et son bac de traversée de la Seine, puis longeons l'autoroute qui relie Amiens – *encore lui!* et notre destination. L'approche se faisant sur la fréquence d'approche de Deauville, nous entendons que cette autre destination est saturée car il est demandé à plus d'un usager de patienter ... Enfin nous contactons Le Havre, et constatons que les entrées maritimes, tant annoncées sur les cartes VAC, risquent de perturber notre arrivée. Qu'à cela ne tienne – *Sarah je te remercie de vérifier si c'est bien la première fois que cette expression est utilisée dans le journal* – il n'y a pas de temps à perdre, nous avons juste le temps de nous établir en vent arrière pour la piste 05 par la gauche. Nous nous retrouvons sur la couche, et virant en base puis en finale, nous n'avons pas tout

de suite la piste en vue. Elle doit être là, pas très loin. Enfin elle apparaît, en tout cas une partie de celle-ci. Heureusement la piste est longue et cela nous permet de faire une approche sur la seconde partie de la piste.

D'ailleurs un conseil pour le ministre des transports, il suffirait de réaliser des pistes de 10 km de long pour réduire considérablement le risque d'être empêché de se poser par un brouillard scélérateur. Ou un gros ventilateur, mais notre frêle esquif serait emporté comme je ne sais plus quelle maison des trois petits cochons. Ce n'est pas parce qu'il y a du Riffi qu'il faut continuer à délirer comme cela, me dit le capitaine ...

Nous atterrissons finalement tout à fait normalement. Bien sûr si cela n'avait pas été le cas nous aurions pris notre ticket pour Deauville qui, du bon côté de l'estuaire de la Seine, est bien dégagé, et on en aurait fait notre affaire.

Mais ne refaisons pas l'histoire, et puis franchement Le Havre, je préfère finalement. Nous voilà donc sur le parking, aucun autre mouvement n'est décelé, le brouillard prend possession du territoire. Finalement avion préparé la veille, le choix de ne pas quitter Toussus trop tard en cette matinée a été le bon.

Sortis de l'aérogare, désert lui aussi, après avoir finalement franchi la douane sans douanier, nous voici à la recherche d'un moyen de transport nous permettant de rejoindre le centre-ville. Théoriquement la ligne de bus n° 13 devrait faire l'affaire. Mais où trouver l'arrêt nous permettant de faire fièrement signe au machiniste ? D'ailleurs je vous propose cet adage, qui dit que c'est plus facile de trouver l'arrêt de bus quand on descend de celui-ci que quand on veut monter dedans. Que celui ou celle qui n'est pas d'accord ... passe son chemin. Système D, l'autostop, le début n'est pas fructueux

quand une voiture immatriculée dans le Val de Marne s'arrête – *un jeune couple étranger parlant à peine le Français qui compte sur notre connaissance de la ville pour rejoindre la plage. Le bluff jouant nous indiquons tant bien que mal la direction à suivre* – après tout pour aller à la plage, il suffit de prendre une direction qui descend et on a toutes les chances de ne pas pouvoir aller bien loin, la voiture n'étant pas amphibie. Mais nous y arrivons et descendons de notre moyen de locomotion près de la Porte Océane, en fait l'extrémité du boulevard avant d'arriver dans la Manche. Ça tombe bien, l'office de tourisme est toujours là et nous n'avons pas pris notre maillot de bain.

Un petit restaurant à proximité nous propose poulpe cuit et moules cuites aussi, que nous supportons bien, puis nous nous dirigeons vers un lieu d'exposition nommé Port Center, et découvrons une exposition de photographies colorées façon bande dessinée, censée dresser les louanges de la commune en matière de développement durable et de protection de l'environnement. Très courte et quelque peu indigeste – *contrairement au repas de midi, cette démarche nous laisse un arrière-goût de propagande locale* – surtout n'en faisons pas trop ! Au fait vous voulez un second adage, je vous l'invente tout de suite. C'est moins dangereux d'ingurgiter des moules fraîches qu'une mauvaise exposition.

Décus, nous ressortons et tombons nez à nez avec un empilement osé de containers de toutes les couleurs et en forme d'une grande arche – *en fait l'installation était sur la plage de la porte Océane à l'occasion du 500^{ème} anniversaire de la ville et de la présentation de la troupe du Royal de Luxe en 2017*.

Nous revenons vers le bord de mer par l'intérieur des terres pour passer devant l'ancienne halle à poisson réaménagée intelligemment en lieu d'activités alternatives, puis décidons de longer la grande digue qui ferme le port. Il fait chaud aussi au Havre, aussi un rafraîchissement est nécessaire avant de reprendre le bus.

Coluche disait que tous les chemins mènent à Rome, mais c'est pour en revenir que ça se complique. Là c'est plus facile d'aller à l'aéroport que d'en venir. En fait parce que l'arrêt de bus desservant l'aéroport n'est pas encore installé, mais prévu sur le plan du réseau datant de 2020.

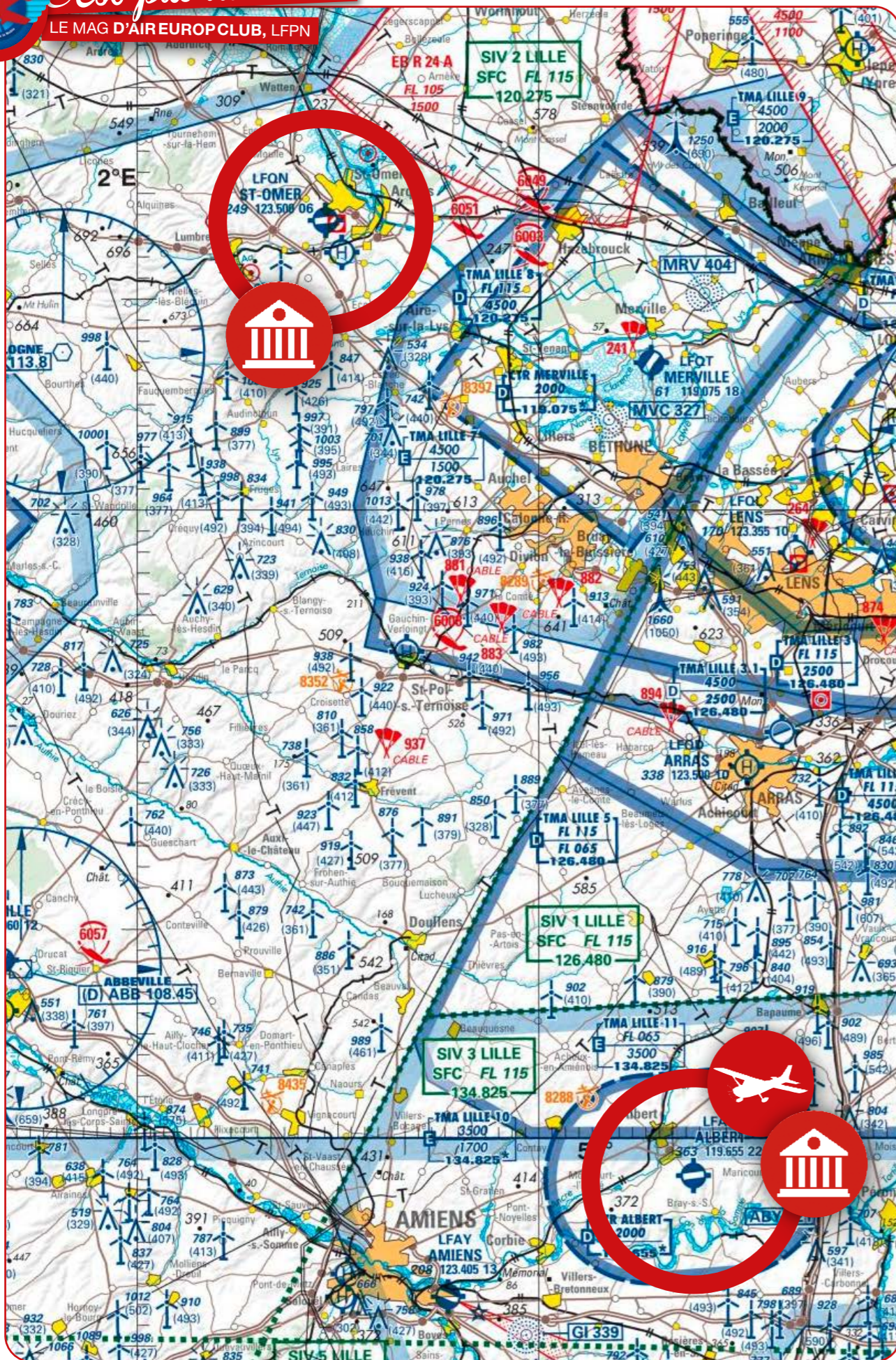
Le retour est en revanche simple et rapide, environ un quart d'heure, mais seule la gentillesse du chauffeur vous permettra de descendre à l'arrêt qui n'existe pas ... encore, juste en face de l'aérogare. Est-ce un signe que la municipalité ne voit pas d'un bon œil l'activité sur l'aérodrome ? C'est bien surprenant. Mais nous voilà accueillis dans cette aérogare toujours disproportionnée et déserte, taxe payée, nous regagnons rapidement notre monture car à 17H la brume menace de nouveau. Le but n'étant pas de trouver un hôtel sur place. Comme à l'arrivée, la brume est encombrante surtout sur la première partie de la piste, nous nous contentons des 1210 derniers mètres restant depuis le seuil de piste intermédiaire et décollons, contraints d'effectuer une baïonnette par la droite pour éviter un nuage bas qui a eu la mauvaise idée de se placer dans l'axe de la piste. Très rapidement au-dessus de la couche épaisse, je me permets de rassurer le contrôleur puis nous reprenons le chemin de retour, cette fois en contournant Rouen pour descendre vers Les Andelys puis Mantes la Jolie où l'activité vélocipédique est active. Le contact radio annonçant notre passage est apprécié. Nous voici arrivés à Toussus où à ma grande surprise aucun autre avion du club n'a bougé de la journée en ce début de mois d'août.

Je repense au trajet de bus retour quand nous sommes passés à proximité du stade Youri Gagarine, et devant lequel nous étions passés avec les Amis Gialis lors de notre virée en ces lieux en 2010 je crois, au cours de laquelle il me semble bien que nous avons beaucoup marché – *Bruno en tête* – entre la ville et l'aéroport. Rappelez-vous aussi de cette façade remarquable style Art Nouveau sur le bord de mer.

DONC APRÈS AVOIR REPRIS HALEINE, JE DIRAIS QUE LE HAVRE EST :

- Une destination à la portée de tous et toutes à 1 heure de notre club
- Une destination qui cependant peut facilement être perturbée par des brumes venant de nos voisins Anglais – est-ce la raison de la forte fréquentation de Deauville ?
- Une destination dépaysante qui se prête bien à la dégustation des fruits et produits de la mer
- Une destination architecturale riche et passionnante -je passe sur les ensembles Auguste Perret
- Mais une destination qui sera vraiment parfaite quand son aéroport sera desservi par la ligne de bus et quand son aérogare sera un petit peu plus animée. **par Bruno Combe**





Idées de destinations pour un jour

LES INSOLITES DE GUERRES

MOINS CONNUES QUE LES PLAGES DU DÉBARQUEMENT, ALBERT BRAY ET SAINT-OMER ONT POURTANT DE QUOI ATTIRER NOS AILES. IL N'Y A CERTES PAS LA MER, MAIS UN BOUT D'HISTOIRE À RÉVISER EN UN JOUR.



Musée de la bataille de la Somme

Grande Mine

La Coupole

La guerre, en somme...

Albert Bray, LFAQ, sera donc votre première destination. Comme le terrain accueille le Beluga d'Airbus, il dispose d'une piste de 2200 m. Cela vous laisse largement de quoi vous poser et commander un taxi pour aller manger un bout en ville. Je vous rassure, ce n'est pas pour la gastronomie que je vous propose cette ville mais pour son musée de la bataille de la Somme qui fit rage en 1916. Logé dans des réseaux sous-terrain, on y trouve des objets montrant l'évolution technologique liée à cette guerre ainsi que les conditions de vie des soldats, grâce à des reconstitutions. La boutique fera le bonheur des collectionneurs car ils proposent des objets d'époques. Il y a de nombreuses nécropoles à survoler aux environs, comme celles de Bray-sur-Somme, le cimetière Britannique de Londres ou un peu plus loin le mémorial de Thiepval. Le site de la grande Mine, trou béant, vaut aussi le coup d'œil.

Une coupole d'enfer

Si la précédente piste vous offrirait un boulevard, celle-ci demandera plus d'attention quant au centrage. Saint-Omer Wizernes, LFQN, ne propose que 597 mètres de longueur de piste. Cela tombe bien car vous allez perdre des kilos en arpentant les boyaux de la Coupole, site de lancement des fusées V2 durant la seconde guerre mondiale. Digne d'un repère de méchant de James Bond, le site est bien planqué sous terre. Il s'avère qu'au final aucune fusée n'y a été lancée. Un musée retrace l'aventure spatiale de Wernher Von Braun qui passa de ses fusées nazies à celle de la Nasa. Le lieu est silencieux car c'est aussi un mémorial. En effet, le travail était effectué par des prisonniers qui vivaient là en esclaves dans des conditions inhumaines. Un vrai tombeau...



Infos terrain



Infos culture



Infos repas



Infos transports



CARNET
DE VOYAGE
EN TERRE
BRETONNE
vue du ciel

11 humains dans ces avions :
9 pilotes qui vont tenir le manche
dont 1 femme et 8 hommes : Pierre
le G.O., Éric (faut pas faire c....) et
Karim dans le BR, Ramia, Tobie et Julien le barbu
dans le KT, Julien, Rémi et Samantha dans le XD et
Gilles et Gisèle dans leur avion, le KQ.

Samantha et Gisèle vont aujourd'hui tenir la
plume, ou plutôt le clavier, pour vous raconter
cette belle aventure avec des yeux vierges du milieu
aéronautique. Samantha participe d'ailleurs à
son premier voyage et n'est pas très rassurée. Elle
cramponne le siège de l'avion à chaque décollage et
atterrissage.

Jour 1

**Samedi 27 mai, vers 8h30, après des croissants,
4 avions décollent de Toussus par ciel bleu
pour rejoindre Granville**, en Normandie. A peine
descendu de l'avion les pilotes débriefent déjà sur
leur vol et Karim, dit le Kangourou, se vante d'être
le maître du rebond, 3 à son atterrissage. Personne
n'arrivera à le détrôner lors du séjour !

De la piste à la plage il n'y a qu'un pas. Et, arrivés
à la plage, Pierre nous propose de marcher jusqu'à
Granville afin de visiter la ville mais les habitués
refusent en bloc se rappelant que le temps de
marche s'évalue à plus d'1 heure et non 10 min
comme il l'annonce. Certains préfèrent mettre les
pieds dans l'eau pendant qu'un autre, saute tout
entier à l'eau en caleçon rouge ! Le maillot de bain
ne rentrait pas dans la valise. Le ton est donné !

Nous atterrissons à Morlaix en fin de journée,
les discussions de la soirée tournent autour du
programme du lendemain : l'île d'Ouessant,

l'inaccessible ! La météo annoncée n'est pas
favorable à un atterrissage possible, beaucoup de
vent est prévu....ce qui ne rassure pas Samantha
pour la suite du séjour !

Jour 2

**Dimanche 28 mai, la météo est bonne, les pilotes
se concertent et c'est décidé, nous partons
pour l'île d'Ouessant**. Nous enfignons nos gilets de
sauvetage puisque nous allons survoler la mer et
nous éloigner de la côte. Pierre précise à Samantha
que les gilets sont obligatoires mais qu'ils n'ont pas
la fonction de nous sauver d'une noyade certaine en
cas de crash en mer mais simplement de récupérer
les corps à la surface...merci Pierre pour ces paroles
rassurantes !

Arrivée à Ouessant, LFEC, petite île (15,58 km²)
située à l'ouest de la partie continentale de la
Bretagne dont les côtes sud sont baignées par la mer
d'Iroise, elle-même incluse dans la mer celtique.
Cette île est habitée par 835 habitants/km² toute
l'année. 4 phares autour d'Ouessant assurent le
guidage des bateaux dont le phare de la Jument,
régulièrement battu par les tempêtes et les vents.

Des vélos nous attendaient pour faire le tour de l'île.
Malgré qu'elle soit à 30 mètres d'altitude, il y a de
belles côtes à monter et avec le vent +++

Nous passons une matinée agréable à sillonner les
chemins côtiers, à admirer le phare, à prendre en
photo la faune et la flore. Belle journée pour tous
même si Gisèle réclamera son vélo électrique pour
les prochaines balades.

Le vélo et l'air venteux de la mer ça creuse, nous
nous retrouvons autour d'une grande tablée avec

----- INFOS PRATIQUES -----

→ **Granville** : Le restaurant créole de
l'aérodrome, très apprécié des pilotes a
fermé ses portes suite à la crise sanitaire.
Mais si vous voulez prendre un verre au
bar ou manger un panini, n'hésitez pas à
aller au bar CARNET DE VOL, à 2 min à
pied de la piste. Les paninis sont top !

Survol côtier de la baie du Mont St Michel,
Iles Chausey, Saint Malo, le Cap Fréhel, Ile
de Batz, Ile de Brehatavec ses bancs de
sable et ses eaux turquoises, Saint Malo,
Paimpol, Perros-Guirec jusqu'à Morlaix.

→ **Morlaix** : Rien à visiter à Morlaix mais point de chute
intéressant car le premier hôtel est à 5 minutes à pied
(Des vrais 5 minutes, pas des 5 minutes/1h de Pierre).
L'hôtel ALBATROS propose des chambres spacieuses
mais attention les cloisons sont fines, il faut bien choisir
ses voisins de chambre ZZZZ. L'hôtel possède une
piscine et un jacuzzi....encore une fois nous n'avons
pas tous nos maillots de bain pour ne pas surcharger
nos valises. Les petits déjeuners sont proposés dans le
restaurant « LA BOUCHERIE », collé à l'hôtel. D'ailleurs
c'est là que nous avons mangé le soir, rien de local
mais repas copieux au grand plaisir de tous et surtout
Julien le Barbu qui sera notre testeur culinaire du séjour.



Ils l'ont fait ! Et ce n'est pas rien car Ouessant n'est pas facile d'accès, en étant souvent battue par les vents ou figée dans les brumes d'entrées maritimes



Ouessant se mérite, certes,
mais cela en vaut la peine !

Isaure une amie de Tobie qui nous contera sa vie paisible sur l'île. Merci à toi !

Après un bon déjeuner face à la mer, départ en fin d'après-midi pour Quiberon (LFEQ) avec hébergement à l'hôtel Ibis, près de l'aérodrome puis dîner en terrasse d'un restaurant où il y avait un DJ au grand bonheur de Tobie qui, lorsque celui-ci s'est absenté, s'est précipité aux manettes pour baisser le volume.

Après une bonne nuit de sommeil, départ pour l'île d'Yeu, LFEY. Fini les rêveries, il faut se concentrer sur l'atterrissage. Un vent de travers (nord-est) souffle sur l'aérodrome de l'île d'Yeu. 2 options : Les plus petits avions, le XD, le KT et le KQ de Gilles prendront la piste en herbe qui ne fait que 500 m pour avoir le vent presque de face, le BR n'a pas le choix, il devra faire avec la piste en dur, plus longue, mais avec un fort vent de travers.... Dans le XD Julien est aux commandes, il amorce la descente. Une bourrasque de vent et l'avion finit dans la falaise avant la piste.... Samantha est cramponnée à son siège, Rémi joue les copilotes. Les roues touchent le tarmac, tout l'équipage est ballotté, la piste défile, les arbres au bout de la piste se rapprochent et une voix dans le casque crie « Faut s'arrêter là ! »...pas de souci, Julien maîtrise, l'avion s'arrête pile poil au bout de la piste, Rémi n'a même pas pu voir « la peur dans les yeux des grillons » comme dirait Gilles ! Gilles et Gisèle sont déjà arrivés depuis longtemps ainsi que Ramia, Tobie et Julien le Barbu. Reste le BR avec Eric au commande

et « faut pas le faire c---r car il n'aime pas le vent de travers » ! Nous guettons tous son approche, nos respirations s'arrêtent pour ne pas faire plus d'air qu'il n'y en a déjà... mais aucun souci pour Eric, les roues touchent la piste sans aucune difficulté, ou en tout cas, en apparence. Bravo à tous !

Après quelques péripéties pour avoir des vélos, nous rejoignons enfin l'hôtel pour poser nos affaires. Gilles et Gisèle, qui connaissent bien l'île, nous la font découvrir à vélo (qu'on a attendus... et attendus) en allant à Port Joinville. Quelques coups de pédales nous amènent au Fort, où le maréchal Pétain a été détenu prisonnier et finit sa vie en 1951, le vieux château (XIV^{ème} siècle) construit à l'aube de la guerre de Cent Ans, l'ancien aérodrome qui sert désormais à l'aéromodélisme, la plage des Sabias où certains se sont baignés (avec un nouvel épisode d'alerte à Malibu...) et d'autres ont lézardé. Pendant que Pierre a sauvé un parasol, qui s'était envolé, de la noyade en se précipitant dans l'eau tout habillé, après toutefois avoir donné en garde son portable à un inconnu en maillot de bain (une scène d'anthologie).

Le soir venu, nous dînons à la crêperie Martin à Port Joinville, avec les merveilleuses Patagos au curry. Une partie de flipper suffit à Samantha pour découvrir son mari, Remi, comme jamais auparavant !! Pour d'autres, cela se jouera aux fléchettes et comme dirait quelqu'un que je ne citerai pas, « un biberon et au lit » à l'hôtel Atlantic

INFOS PRATIQUES

→ **Ouessant** : Restaurant LA DUCHESSE ANNE, idéalement situé sur l'île avec sa terrasse qui surplombe la mer depuis Lampaul. Le restaurant propose la spécialité ouessantine : un ragout d'agneau cuit sous la tourbe. Mais vous pouvez aussi déguster des huîtres, hamburgers, choucroute

→ **Quiberon** : L'aérodrome est assez loin du centre-ville, pensez à réserver des vélos...ce qui était prévu mais les vélos qui auraient dû être sur place à 10h n'ont été déposés qu'à 14h...éviter peut être le loueur « l'île à Vélo » ?! Nous avons dormi à l'hôtel Atlantic, au niveau du Port Joinville, face à l'embarcadère. Les chambres étaient confortables. Difficile à dire si les cloisons étaient fines et si les voisins ronflaient car, après 3 jours intenses, on tombait de sommeil immédiatement. Bien situé, près des loueurs de vélos et collé au snack « La Mie Câline », très pratique pour manger un petit quelque chose à 15h après des galères de vélos.

Restaurant à recommander, le snack crêperie Martin. Où ils servent leur spécialité culinaire « les patagos au curry », à déguster sans modération... enfin presque. Par contre pas de réservation.



Karim semble avoir fait un malaise...



Le gilet de sauvetage est un « must-have »



Les joies de la mer avec les fameuses patagos au curry



Flipper...



ou fléchettes ?

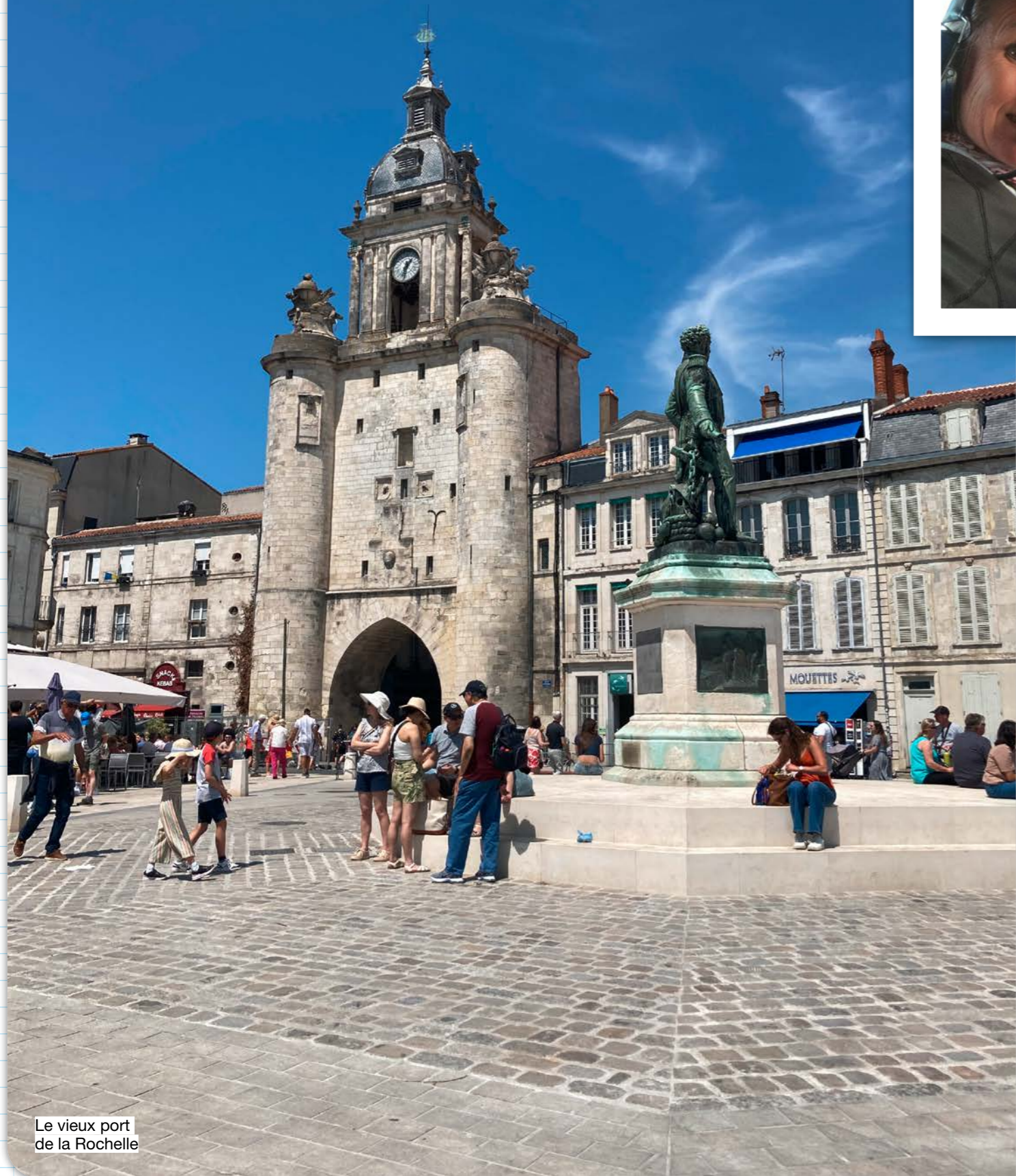


Il est connu que le pilote est aussi souvent cycliste quand il n'est pas randonneur





Le vieux château du
XIV^e siècle, à l'île d'Yeu



Le vieux port de la Rochelle



La confiance est de mise avec de bons pilotes à bord



Preuve qu'organiser tout ça demande de l'énergie... Pierre est en fin de potentiel moteur.

Jour 3

Mardi 30 mai, dernier jour de notre séjour. Le programme initial devait être de descendre jusqu'à Biscarosse en longeant la côte ouest. La Rochelle étant sur notre chemin Tobie a réussi à décrocher une visite de l'usine Elixir. L'aéroclub leur a commandé 2 avions et c'était l'occasion d'aller voir comment se déroule la fabrication. Cette visite nous ayant donné faim nous sommes tous partis nous restaurer sur le port de La Rochelle. C'est à partir de là que tout est parti en sucette : Pierre le G.O. nous a laissé libre cours dans notre organisation. Résultat : le BR et le KQ de Gilles et Gisèle sont rentrés tranquillement après avoir fait du tourisme dans La Rochelle. Le KT a quand même voulu voir le bassin d'Arcachon et la dune du Pilat mais étant plus rapide que le XD et ayant adopté une stratégie différente ils ont pu atterrir à Toussus tout juste avant la nuit aéronautique. Quant au XD, erreur de débutants, euphorie du voyage... Et oui c'était dommage de ne pas aller voir la dune du Pilat en étant à la Rochelle alors c'est parti pour du tourisme aérien : Fort Boyard, Ile

d'Oléron, Lacanau, la Bassin d'Arcachon et sa dune du Pilat puis atterrissage à Biscarosse... Changement de pilote, Julien et Rémi regarde le plan de vol, l'heure, ... Et là gros stress... allons-nous arriver avant la nuit aéronautique ?! Nous redécollons au plus vite, mais avec le vent de face, nous nous rendons à l'évidence....nous ne serons jamais à Toussus ce soir et encore moins au boulot mercredi ! Les 3 galériens du XD ont décidé de s'échouer à l'aérodrome de Niort. Après avoir galéré pour trouver un hôtel et un taxi qui ne viendra jamais... Après coup, Julien, Rémi et Samantha en ont bien rigolé tout en imaginant tous les autres ricaner de la situation. Point positif de cette erreur, le XD a décollé à 6h du matin face à un magnifique lever de soleil, et ça, ça nous a fait oublier nos mésaventures de la veille !

Jours à venir...

Conclusion : A peine rentrés nous rêvons déjà tous au prochain voyage que Pierre nous concoctera.
Par Samantha et Gisèle

----- INFOS PRATIQUES -----

→ **La Rochelle :** Sur l'aéroport passent des bus qui vont directement au port de La Rochelle. Pratique pour aller visiter le centre-ville et manger au port en moins de 15 minutes.

→ **Niort :** La piste y est nickel ! En plus elle est déserte à 20h...qui va se poser à Niort à part Rémi et Julien ? ! Premiers hôtels à plusieurs kilomètres de l'aérodrome, trop loin pour marcher, trop près pour qu'un taxi ou Uber viennent vous chercher...prévoir de bonnes chaussures de marche ! Et Niort en semaine c'est désert... le Poivre Rouge est fermé, le Buffalo ferme à 22h, mais bon il y a des bars à tapas ouverts autour des hôtels donc on peut quand même grignoter.... Infos à garder en tête pour les prochains échoués de Niort ;-)



Le KT a pu
immortaliser
la dune du Pilat



Fichu stress

quand il s'empare de toi !

Lors du voyage club du Tour des îles de la Côte Atlantique qui s'est déroulé du 27 mai au 30 mai, le stress m'a joué un vilain tour, je vais vous raconter ce qui s'est passé :

Depuis le départ de Toussus nous rencontrons beaucoup de vent venant du Nord-Ouest qui se renforce en arrivant sur la côte et les atterrissages se font vent plein travers, chose que je n'aime pas trop...

Le matin du 3^e jour, le lundi 29 mai je dois faire la branche Quiberon / Vannes / Iles d'Yeu avec le Cirrus SR20 accompagné de Pierre et Karim mais depuis mon réveil, je commence à stresser car le vent est annoncé à 14 nœuds à Quiberon (*bien plus en vérité !*) et la piste est courte. Dans le hall d'hôtel alors que nous attendons les autres pilotes, j'en profite pour extérioriser mon angoisse à mes compagnons de vol du BR : ils me rassurent tous, de mon côté je sais que j'en suis capable, mais mon stress me dit le contraire. Pierre, Karim et Tobie prennent le temps de discuter un long moment avec moi, merci à eux pour leur patience ! et je leur dis que je prendrai la décision de faire Quiberon / Vannes une fois au pied de l'avion.

Nous arrivons sur le terrain de Quiberon, le Cirrus est là et le vent aussi ! comme prévu plein travers, ça souffle trop fort, donc je décide de ne pas faire ce vol et je demande à Karim s'il veut le faire à ma place, chose qu'il ne refuse pas, quel courageux ce Karim !

Karim fait décoller le BR sans soucis, ça bouge un peu, mais ça va, nous arrivons à Vannes rapidement pour l'avitaillement pour faire ensuite le vol jusqu'à l'Île d'Yeu.

Mon stress est redescendu, ce petit vol m'a fait du bien et je décide donc de faire la deuxième nav jusqu'à l'Île d'Yeu. Nous nous alignons au bout de la longue piste de Vannes, une piste longue de 1530m, large de 45m, parfaite pour décoller en toute sérénité.

Une fois aux commandes je me sens bien, franchement le stress je ne le sens plus ou bien s'est-il transformé en stress positif ? Le vol jusqu'à l'Île d'Yeu est splendide, le paysage est superbe et se fait en 1h12, des deux DR400 et l'ULM de Gilles sont déjà arrivés et ont dû se poser sur la piste en herbe 04 plus propice au vent de travers qui est annoncé entre 18 et 20 nœuds, mais pour nous avec le Cirrus, hors de question de se poser sur cette piste, ce sera la piste en dure. Encore une fois, je n'ai pas de stress particulier, je sais que je suis entouré de deux pilotes qui ont beaucoup plus d'expérience que moi et je me prépare mentalement à une remise de gaz au cas où... nous sommes en auto-info à l'arrivée, juste avant de nous présenter en base pour la 14, un autre avion avant nous essaye de se poser et décide de remettre les gaz pour repartir sur le continent car trop de vent pour lui... Oups ! je me dis qu'il va falloir redoubler de prudence.

Je vire en base, puis en longue finale, les paramètres du BR sont OK, ça turbule un peu, mais ça va, le moment du toucher est proche, manche à gauche, pied à droite, BR posé presque en douceur, vitesse stabilisée, direction le parking maintenant. Je suis trop content de l'avoir fait et mes coéquipiers me félicitent (*si si ça fait plaisir !*).

Pour conclure : le stress peut être un frein pour décider de faire un vol, il ne faut pas avoir peur d'en parler autour de soi, de discuter avec d'autres pilotes est important car ils nous font partager leurs expériences et ne pas avoir honte de renoncer que plutôt de se forcer à faire quelque chose qu'on pourrait regretter plus tard. En tout cas, ce fût pour moi une bonne leçon d'échanges et de pilotage. **par Eric Guille**

