



# C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

# 90 ans!

**CARNET DE VOYAGE  
LE CUB EN SARDAIGNE**

**ASSOCIATION  
NOURETTE  
Vol sur  
ordonnance**

## JOYEUX ANNIVERSAIRE ! 2024

- ▶ **LA VIE DU CLUB**
- ▶ **LE MOT DU PRÉSIDENT**
- ▶ **LES NEWS**
- ▶ **LA PHOTO DU MOMENT**
- ▶ **UN PEU D'HISTOIRE**
- ▶ **LE TRIO EST DE RETOUR !**
- ▶ **UN PEU DE SÉCURITÉ**
- ▶ **LIVRE À LIRE**
- ▶ **DES AVIONS ET DES HOMMES**

**PHOTOS  
L'ESPRIT CLUB  
EN IMAGES**

# LA VIE DU CLUB



## LE MOT DU PRÉSIDENT



**Chers amis pilotes,**  
L'année 2024 est déjà sur le point de se conclure. Bien qu'elle ne restera pas dans les annales en terme d'activité – avec de la pluie non-stop jusque fin Juin, puis les JO, journées de la francophonie et dorénavant un brouillard qui ne se lève plus, elle aura malgré tout permis de beaux moments aéronautiques.

**Vous découvrirez ainsi dans ce numéro tout ce qui a illustré l'esprit club cette année :** les voyages, la solidarité, les fêtes club, la mécanique en équipe...pour ne citer que quelques exemples.

**2024 marque également les 90 ans du club.** Patrick Raymond avait effectué un travail remarquable de recherche, collecte d'informations, visuels et restitution de l'histoire riche du club en plusieurs articles publiés dans le Papy Boeing Tone en 2009. Vous trouverez dans ce numéro un lien vers ces anciens numéros hébergés sur notre site internet.

**2025 se profile déjà à l'horizon, et nous devrions ENFIN réceptionner nos 2 nouveaux Elixirs,** dont le conseil a choisi les immatriculations : F-HTSU et F-HTSO, et qui seront de couleurs blanc et rouge. Le programme de laché avion est en cours de finalisation par nos instructeurs.

**En attendant, nous vous attendons nombreux à la journée nettoyage ce 1<sup>er</sup> décembre et au repas de Noël le 14 Décembre.**

**Bons vols à tous, Eric Scheid**

**Pour 2024, il n'y aura qu'un seul numéro mais quel numéro !** Il en a fallu de l'énergie et du temps pour le réaliser. Merci à toutes celles et ceux qui ont participé à cette édition spéciale pour les 90 ans du club. Pour ma part, Air Europ représente quasiment la moitié de ma vie. C'est incroyable quand on y pense. Je vous souhaite à tous de belles aventures au sein de notre club. Amicalement. **Sarah Gialis**

Clic! Pour participer



### SOUVENIR, SOUVENIR...

N'hésitez pas à participer à ce petit mag en envoyant vos récits, anecdotes, photos, liens... Que cela parle du club, de vos vols ou de l'aéronautique en générale, vos contributions sont les bienvenues !

### AGENDA

→ **samedi 1<sup>er</sup> décembre :** Nettoyage d'automne du club à partir de 10h avec déjeuner organisé au club

→ **samedi 14 Décembre :** Repas de fin d'année

 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 !

### TANT QUE ÇA ?!

Cela fait 16 ans que le premier numéro de ce petit journal a vu le jour. Il se nommait le « Papi Boeing Tone » avant de devenir le « c'est pas du vent », le magazine qui ne manque pas d'air. Il a longtemps été imprimé mais pour une plus grande faisabilité il est maintenant en format numérique. Cela enlève la contrainte de gérer des cahiers d'impressions. Merci à tous ceux qui participent à cette aventure.

### T'ES BOUCHÉ OU QUOI ?

Régulièrement, nos pilotes se trouvent face à un bouchon du niveau d'huile trop serré et cela au point de devoir faire intervenir l'équipe mécanique... jusqu'au jour où cela sera tellement serré que tout le plastique vrillera et il faudra tout changer ! **Merci de serrer tout doucement ce fichu bouchon.**



### LA BELLE ÉTOILE

La saison des vols de nuit reprend ! C'est l'occasion de s'initier ou de se perfectionner avec nos instructeurs. **Contactez Thierry Ormières et Frédéric Turpin.** Thierry a proposé un week-end vol au clair de lune, de préférence avec des pilotes déjà formés, à destination de Dinard avec changement d'équipage au Mans. Cela s'est finalement transformé en soirée de vol où tout le monde s'est régalé. Les photos sont à venir.



## 90 ans

Air Europ club fête son anniversaire cette année et, pour cela, nous vous proposons un petit voyage visuel au cœur de la vie du club. Retrouvez son histoire complète racontée dans d'anciens numéros hébergés sur notre site internet dans activités/journal du club.

### UN GRAND BRAVO AUX BREVETÉS !



**Sylvain Bréas**  
le 08/03/2024



**Ephraïm Toubiana**  
le 14/04/2024



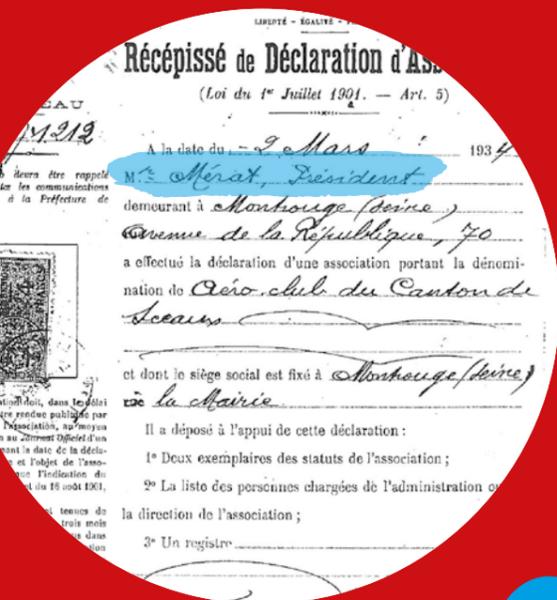
**David Duchard**  
le 05/06/2024

### TROMBINOSCOPE

**Pensez à mettre votre photo dans Aeroget, s'il vous plaît. Elle y reste au chaud et ne va nulle part ailleurs. Cela est très pratique pour la vie sociale du club.**



**L'IMAGE DU MOMENT :**  
**Magnifique point de vue,**  
**photographié par Khanh,**  
**sur le piton de la Fournaise**  
**dans l'île de la réunion**



# 90 ans

C'est en restant fidèle à ses origines que le club les exploite ses avions pour la formation et les voyages. Le club possède actuellement trois avions Robin DR400 (120 cv, 160 cv et 180 cv), un Cirrus SR20 (200 cv) et attend la livraison de deux Elixir.

## 1945

L'aéroclub reprend ses activités grâce à la pugnacité de son ancien chef pilote-adjoint, Robert Sautet.

## 1947

Implanté d'abord à Etampes, l'aéroclub arrive en 1947 sur le terrain de Toussus dans les locaux actuels.

## Années 50

Les activités du club furent multiples : formation, voyages, vol à voile et même ... parachutisme !

## Années 60

Arrivée des avions Jodel et notamment le D112, avant qu'apparaissent les Rallyes, les Fournier et les premiers avions Robin.

## 1968

L'aéro-club de St. Cloud, basé également à Toussus, fusionne avec l'AéCCS. De leur association naîtra l'aéro-club de Sceaux Saint Cloud.

## 1988

L'aéroclub s'appela brièvement l'Aéroclub de Toussus-le-Noble avant de devenir Air Europ Club.

# 2 mars 1934

Marcel Mérat et Maurice Arnoux, anciens pilotes de la première guerre mondiale, fondent l'Aéroclub du Canton de Sceaux (ACCS) sur le terrain d'Orly, avec une structure de formation des jeunes pilotes et d'entraînement des pilotes civils.

## 1939

C'est la guerre... Interruption des activités. Maurice Arnoux repart au combat.

→ Les premiers avions d'après-guerre étaient bien souvent confiés par le Service de L'Aviation Légère et Sportive du Ministère de l'air. Mais l'aéro-club acquit également des avions de jeunes constructeurs de l'époque : Starck AS 80, Brochet MB 72, Druine turbi et Turbulent.

→ C'est à cette époque, sous l'impulsion de Sylvain Badez, un des fondateurs du journal du RSA, que le club développa une importante section de construction amateur d'où sortirent notamment le Bagimer II et les premiers bébé-Jodel.

→ L'avion de l'époque était le Stampe SV-4, dont l'aéro-club du Canton de Sceaux posséda quatre exemplaires à destination de la formation et de la voltige..

→ Toujours basé au hangar 222 de Toussus, le club exploitait nombre de Jodel D112, D140, des Rallye MS 835 et 880, deux Waggon un Mashinenbau MBB B0 208, un Fournier RF3 puis RF6, un Gardan GY 80 et les premiers Robin DR 315, DR 340 et HR 200 ainsi que 3 planeurs Wassmer WA 30.



Toussus dans les années 70



Toussus en 1968 et sa piste en herbe



Le commandant Maurice Arnoux



Toussus dans les années 50

# Les grands hommes

## QUI ONT FAIT LE CLUB ET PLUS ENCORE



### Marcel Mérat

Né le 30 octobre 1894 à Paris 2<sup>ème</sup>, il résidait 13 rue Etienne Marcel à Paris et exerçait la profession de comptable. Il fut mobilisé le 1<sup>er</sup> septembre 1914 au 155<sup>ème</sup> régiment d'infanterie, puis fut affecté au 94<sup>ème</sup> régiment toujours dans l'infanterie avant d'intégrer, le 25 novembre 1917, l'aviation sur la base de Dijon en tant qu'élève pilote, il était alors adjudant. Trois mois plus tard il est pilote et parfait sa formation à Chateauroux avant d'intégrer la formation de Sop d'Avord le 10 juin 1918.

Après la guerre, il deviendra contrôleur de l'air, puis, adjoint au directeur d'Orly. Installé rue de Bagneux à Montrouge, il rencontre Maurice Arnoux autre jeune aviateur avec qui, en 1934 il fondera l'Aéroclub du Canton de Sceaux avec pour objectifs : la formation et l'entraînement des pilotes. Il en fut le premier président.

Après la libération, il fut commandant de port aérien à Strasbourg puis, au SGACC, en charge des analyses d'accidents et des licences.

Marcel Mérat fut cité à l'ordre de sa brigade, décoré de la croix de guerre et nommé Chevalier de la légion d'honneur et adjoint au maire de Montrouge. Il décéda le 23 mars 1955



### Maurice Arnoux

Il naît le 7 septembre 1895 à Montrouge d'un père secrétaire au Conseil d'état. A 13 ans le premier vol de Louis Paulhan le marquera. Montrant un intérêt pour la mécanique et les machines depuis tout jeune, c'est un baptême de l'air qui confortera sa vocation de pilote, en 1912. Après ses études au lycée Michelet de Vanves il intègre l'école d'électricité et de mécanique industrielle.

En 1914, mobilisé, il réussit à se faire affecter au 2<sup>ème</sup> groupe d'aviation à Bron comme conducteur-mécanique. Il est envoyé faire la guerre dans les Balkans. De retour en France il demande à être élève pilote. Il est formé à Etampes et affecté à Dijon à l'escadrille de Chasse « Nieuport 49 » puis la « Spa 49 ». En deux ans il aura cumulé 5 victoires et 11 citations. Il fera partie des « As » de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale.

De retour à Montrouge, il fonde une petite entreprise de mécanique et participe à la création de l'aéroclub du Canton de Sceaux sur le terrain d'Orly. En parallèle, il participe dans l'équipe Caudron à des compétitions d'endurance et de vitesse. Il remporte la coupe Deutch de la Meurthe sur Caudron Rafale en 1934, les 12 heures d'Angers sur Farman et le record du 100 km en 1935, celui des 1000 km ainsi que les 6 heures d'Angers et la course Deauville-Canne-Deauville en 1936. En 1937 il bat le record d'altitude avec 7460 m puis, en 1938, les records des 100, 1000 et 2000 m. Sur Caudron Goéland il s'illustra dans la course Paris Saïgon et dans le raid Marseille-Damars sur Breguet Fulgur.

En 1939, sur sa demande il fut réintégré dans la chasse française avec le grade de commandant. Aux commandes de son Morane 406, il fut abattu dans le ciel d'Angivilliers, Oise, le 6 juin 1940 par 7 chasseurs ennemis à la suite d'un combat héroïque de 10 mn.

Maurice Arnoux était en outre, maire de Chamarande, titulaire de la croix de guerre de la médaille militaire de la médaille d'or de Aéro-Club de France et Chevalier de la Légion d'honneur.



### Robert Sautet

Il naît le 29 mars 1905 à St Florentin (Yonne), d'un père négociant habitant à Montrouge.

Il eut une vie entièrement dédiée à l'aviation. Dans l'armée de l'air, il fut pilote de chasse puis instructeur dans les écoles militaires de Saint Cyr, Salon de Provence et Agen.

En 1934, il se consacre au développement de l'aviation populaire et sportive avec Marcel Mérat et Maurice Arnoux en tant que chef pilote de l'aéroclub du Canton de Sceaux.

En 1945 il remet en marche l'aéroclub du Canton de Sceaux. Il en devient son Président et Chef pilote, tout d'abord à Etampes avec un Bücker 181 pris à l'armée allemande. Puis, à partir de 1947, sur le terrain de Toussus le Noble, il développa l'activité de Construction Aérienne et diverses activités comme l'aéromodélisme et le vol à voile. Membre du RSA il favorisera, en 1948, la réalisation du Bagimer, premier avion conçu et réalisé au sein de l'aéroclub, principalement par Robert Badez, membre fondateur du RSA.

Robert Sautet s'est tué le 13 juillet 1953, en compagnie d'un élève pilote à bord d'un avion SIPA 901 de l'aéroclub qui s'écrasa et pris feu au-dessus de Guyancourt. L'accident semble être dû une rupture des commandes de l'avion,

Robert Sautet totalisait 2300 heures de vol. Il fut cité à l'ordre de la nation et était chevalier de la légion d'honneur et titulaire de la médaille de l'aéronautique.

Par Patrick Raymond

MINISTÈRE DE L'AIR  
DIRECTION DU GENIE DE L'AIR  
BUREAU "TERRAINS"  
BESSINE VERIFIÉ APPROUVÉ

**TOUSSUS-LE-NOBLE**  
DEPART I SEINE ET OISE  
COMMUNE Toussus-le-Noble

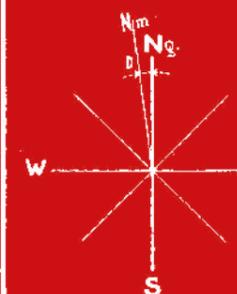
EDITION  
N° 1  
Juin 46



PLAN SCHEMATIQUE DE SITUATION

### REFERENCES

LATITUDE L=48° 45' N REG. AER. 2° PARIS PAS. 03-20  
LONGITUDE G= 2° 07' E SUBD. AER. 4° PARIS KLE. 75-50  
ALTITUDE 155 M D<sup>de</sup> REGLE PARIS JAS. 73-90  
CARTE AU 1/50000 48 SW S<sup>de</sup> CONSTR. P & C. PAS. 85-39  
CARTE AU 1/200000 N° 25 REP. de la D.T.A. Néant  
CARTE AU 1/600000 PARIS AÉRODROME Toussus 5



Aérodrome Privé  
sous réquisition

RÉGIME DES VENTS  
DECLIN. MAGN. D=8° 22' vers l'E  
GHANGI ANNUEL 8° 22 vers l'E

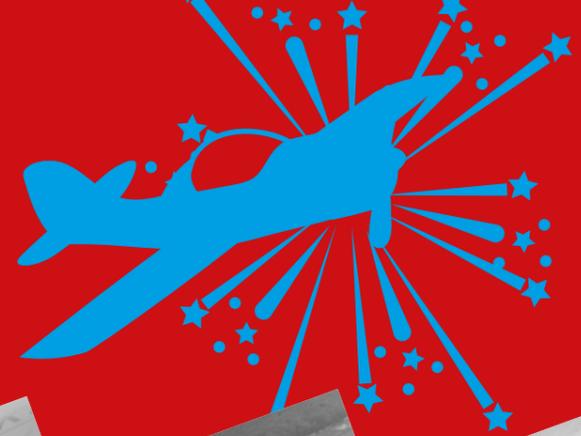
### PLAN DE L'AERODROME



ÉCHELLE : 1/25.000

1000 500 0 1000 METRES

# Toute une flotte...



**F-AOBX :** Caudron Luciole premier avion de l'aéroclub du Canton de sceaux, acheté neuf en 1935 détruit en 1940, moteur en ligne Renault de 100 cv. Le second fut un POTEZ 58 biplace le **F-AMRD** avec un moteur de 80 cv.

**F-BIHX :** Après la guerre les premiers avion furent un LUSCOMBE Silvaire (1946-51) avion d'entrainement de l'US Army de 65 cv, un caudron C272-5 **F-BBHD** (1947-50) et un Bücker 181 **F-BCRY** (1948-55) pris à l'armée allemande.

**F-PFAR :** Dans les années 50, on voit apparaitre les constructions amateurs à l'AéCCS. Le **F-PFAR** un BAGIMER (Badez-Giraud-Mercier) (1953-65) 2 places, moteur Minié 75 cv.

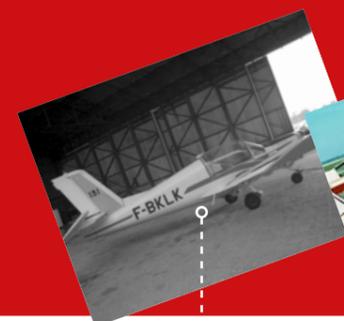
**F-PFRD :** « druine turbulent D3 » (1954-65) avion monoplace renommé dans les années 50 par ces qualités de vol qui volait à 145 km/h avec un moteur de 50 cv. Il y eut également un biplace le **F-PFUU**, druine D5 (1956-77)

**F-WGGF :** avion monoplace de Léon Morin, 25 cv VW, 125 km/h (1951-56)

**STAMPE SV4-C :** L'avion des années 50 à 70 fut le Stampe SV4-C. le premier fut un prêt du SLAS (1947-53) à l'AéC de St Cloud, remplacé par le **F-BGLO** (1953-72). A l'AéCCS, ce fut le **F-BCXK** (1954-66) surnommé le « Jacques Dutron », le **F-BCKO** (1958-77), le **F-BDMO** (1959-71). Le **F-BATM** (1968-73) fut acquis par l'AéC de Sceaux St Cloud.

**F-BCZF :** (1954-62) un Brochet MB70 au moteur Samson 40 cv, l'AéCCS exploita également un MB80 **F-BGLC** (1954-xx) avec un moteur Minié de 75 cv

**F-BICE :** (1957-59) Cessna 170B, moteur Continental C-145 145 cv 193 km/h. le seul Cessna exploité, avec le 150 de Reims Aviation.



**F-BHKK :** (1963-67) Jodel D112 de Wassmer Aviation (Continental 65 cv), notez la dérive en V inversé. Huit D112 furent exploités de 1953 (**F-BGLO**) à 1976 (**F-BLNU**) dans nos aéroclubs dont le fameux **F-PERM** qui depuis 1954 est encore enregistré à l'ACTN.

**F-BITM :** (1955-70) Jodel D117 (Continental 90cv) de la SAN Bernay. Trois D117 ont été exploités

**F-BIZR :** (1960-65) Jodel D140 E1 "Mousquetaire", avion MUDRY de 4 places (Lycoming 180 cv). l'AéC de Sceaux St-Cloud exploita un 140R « Abeille », **F-BLKK**, en 1986, ainsi qu'un 150A « Mascaret », **F-BLDI** (1962-73)

**F-BJNN :** (1960-65) Jodel DR-1050 « Ambassadeur » (Continental 200 cv, 103 kt), construit par la SAN, avion triplace de la série des volets hypersustentateur.

**F-BKLL :** Rallye. Huit Rallye furent exploités de 1962 à 1972 : 2 MS880 **F-BPSP**, **F-BRLX**, 1 MS881 **F-BKZO** (Continental, 100 cv), 2 MS885 **F-BKEI** et **F-BKLL** (Continental 145 cv), et 3 MS893, **F-BNSP**, **F-BREQ**, **F-BUZZ** (Lycoming 180 cv)

**F-BMTM :** (1965-80) Fournier RF3 biplace (Rectimo, 30 cv, 160 km/h) (1965-80)

**F-BNQV :** (1965-80) avion GARDAN GY 80-180 (Lycoming O-360, 180 cv), l'aéroclub de Sceaux St-cloud a également exploité un 160 cv le **F-BLVY** (1965-68)

**F-BRFQ :** (1974-80) DR 340 (Lycoming O-320E, 140 cv) le premier Robin DR à train tricycle de l'aéroclub

**Oui, oui, il y en a encore...**

## Et ça continue !



**F-BOBQ :**  
(1967-72) Wassmer WA-41 Baladou (Lycoming O-360A 180 cv hélice pas fixe) cet avion entièrement rénové vole à Ancenis



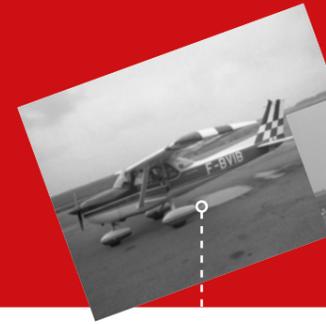
**F-BRHX ET F-BRHY :**  
(1969-74), (19) deux Bolkow BO208 junior (2 places, Continental O-200, 100 cv). Le **F-BRHY** a participé au Tour de France aérien de 1972 piloté par une jeune femme pilote nouvellement breveté de l'aéroclub



**F-BRLX :** (1969-72) Rallye MS 880 (Continental O-200, 100 cv) cet avion participa au Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes 1971, pilote **SCHWENDER Philippe**, le **F-BKLL** ayant participé à celui de 1970, piloté par Claude RODRIGUEZ.



**LES PLANEURS :**  
(1967-73) planeur Wassmer WA30 Bijave. Pendant six ans, l'aéroclub a exploité 3 planeurs **F-CDJE**, **F-CDCO** et **FCDIY** qui étaient basés sur le terrain de Buno-Bonneveaux



**F-BVIB :** (1982-97), Cessna 150L (Continental O-200, 100 cv) le seul Cessna école exploité par l'aéroclub, cet avion est visible au hangar 232.



**F-GAHU :** 1984-89) Robin HR200-100 (Lycoming O-235, 100 cv), il était accompagné par le **F-GAOE**. Ils furent vendus pour être remplacés par trois DR400-100



**F-GAEP :** (1980-99) Robin DR400-140B (Lycoming O-320, 160 cv) le premier DR400 de voyage de l'aéroclub, il fut remplacé par le **F-GREP** puis le **F-GUXD**.



**F-GGQO :**  
(depuis 1988) Robin DR400-100 (Lycoming O-235 L2A, 120 cv) avec le **F-GGQP** et le **F-GGQU** ce furent les avions école depuis les années 90



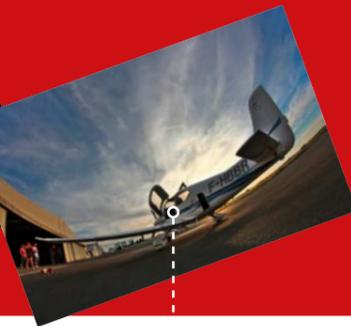
**F-GGJM :**  
(1989-2011) Robin 3000-140 (Lycoming O-320, 160 cv) avion métallique de Robin, un vrai plaisir à piloter



**F-GUXD :**  
(depuis 2000.) Robin DR400 140B (Lycoming O-320, 160 cv) après le **F-GREP** qui sera exploité un an, il est l'avion de voyage 160 cv de l'aéroclub



**F-GDKT :**  
(depuis 2002) Robin DR400-180 (Lycoming O-360, 180 cv) avion de 180 cv qui a remplacé le **F-GABQ** (1981-99) doté d'une hélice tripale, pas variable



**F-HBBR :** (depuis 2011) Cirrus SR20 (Continental IO-360 ES, 200 cv) un véritable avion de voyage avec une avionique moderne



**F-HEAE :**  
(2014-2023) Tecnam P2002 (Rotax 912S, 100 cv) avion école LSA, premier avion à moteur ROTAX.



# Et maintenant, on passe à l'Elixir !

Par Patrick Raymond

# L'ESPRIT CLUB

EN IMAGES



Quand le club sort pour survoler les châteaux de la Loire, ses membres pensent remonter aussi le temps...



Peu de gens savent que  
Léonard de Vinci a inventé  
le DR400 et la 100LL...



Marc, pilote breveté en 1550 après J.C.



Régis n'a visiblement pas  
fait carrière uniquement au CEA.  
Une activité cachée ?



Quand la Castafiore  
chante la sérénade à  
Corto Maltès, ce dernier  
a du mal à cacher sa joie.



La belle équipe du concours de déguisements. Quelques semaines avant la fête, un tirage au sort attribuait au participant son personnage de BD. Le vote final avait rendu gagnants Corto Maltès et la Castafiore.





*C'est pas du vent!*

LE MAG D'AIREUROPCLUB, LFPN



Quand le 19<sup>ème</sup> siècle rencontre la technologie du futur...

Votre instructeur sous un autre jour...



Après la chute du mur, le club est lui aussi sorti de sa période soviétique...



*C'est pas du vent!*

LE MAG D'AIREUROPCLUB, LFPN



La vie de ce club est aussi ponctuée de délicieux moments improvisés. Ici, Sophie et Théa organisent un goûter de crêpes durant leur permanence. Curieusement, il y a eu un pic de fréquentation.



Une envie pressée sans doute ?  
N'y tenant plus, il fallait se poser  
au milieu des blés ? En réalité, le  
KT a souffert d'une panne moteur  
mais pas de soucis, Bruno nous  
a fait un kiss-landing champêtre.



*C'est pas du vent!*

LE MAG D'AIREUROPCLUB, LFPN



Cette photo est intrigante :  
Tobie a-t-il été kidnappé lors  
de la sortie à Quiberon ou bien  
s'accroche-t-il à l'essence ?  
Un trésorier a bien des secrets...



La pleine époque du total-DR400, où être lâché sur le plus puissant signifiait être lâché sur tous. Hyper pratique pour réserver car il suffisait de prendre le premier avion disponible.



Plein de voyages, plein de sorties,  
plein de moments, pleins de pilotes,  
pleins d'amis et de familles... le club  
c'est bien souvent une belle tranche  
de vie que nous partageons ensemble



# Le trio EST DE RETOUR !

DEPUIS QUELQUES JOURS, JE CROISAI LES DOIGTS POUR, QU'ENFIN, NOTRE TRIO DES « ILES ATLANTIQUES » SE REFORME, À SAVOIR PIERRE, KARIM ET MOI...



**S**amedi 17 février les prévisions météo ont l'air propice pour une belle journée afin de pouvoir enfin (re)voler. Rendez-vous à l'aéroclub à 9h30 pour décider où nous allons partir, nous voulions voir la mer mais les prévisions météo sur les côtes normandes ou bretonnes ne sont terribles. Nous décidons donc d'aller vers le sud : Aubigny sur Nère – LFEH -

Pas besoin de faire l'avitaillement du Cirrus, on a largement de quoi faire. Le calcul Masse et Centrage nous indique qu'on est à la masse max pour le décollage. La prévo est faite, Pierre est déjà installé apriori pressé de s'en aller. Karim arrive tranquillement et embarque à l'arrière.

Je fais un dernier tour de l'avion, un petit coup de chiffon avant de partir histoire d'avoir un bon aérodynamisme. Ah quel plaisir

cet avion qui démarre au quart de tour !

**Il est 10h passé et déjà un peu de monde sur le taxiway** mais tout se passe bien, la tour assure un flux correct pour que le temps au point d'attente de soit pas trop long.

L'autorisation au décollage est annoncée, on s'aligne sur la 25 Droite, manette des gaz à fond, la puissance moteur est disponible, le badin est actif, les passagers sont silencieux... Je tire à peine sur le manche, le nez du BR se cabre, l'avion décolle et comme on est à la masse max, il faut être patient pour arriver jusqu'à 1500 ft.

Sortie Dampierre, puis direction Clairefontaine et Péage de St-Arnoult. A partir de là, le pilote automatique est mis mais restons vigilants en regardant dehors ! Verticale Etampes et Epernon à 3000 ft.

Le vol est un peu turbulent, non pas à cause de mes passagers mais à cause de la météo avec quelques nuages, notre vitesse sol est de 140 kt.

1h après la mise en route, nous atteignons Aubigny, terrain qui se distingue dans une trouée au milieu de la verdure. Verticale terrain à 2100 ft, le tour de piste étant à 1600 ft, il y a un DR400 en TDP. La piste en service est la 24, je me reporte en vent arrière main droite à 1600 ft.

Pour faire la finale deux options : soit on vire en base assez rapidement pour éviter le survol d'Aubigny qui est juste dans l'axe des pistes, soit on prolonge un peu la vent arrière en virant en base après Aubigny ce qui nous oblige à faire une finale en baïonnette une fois avoir dépassé la ville et c'est la 2<sup>e</sup> option que je choisis, un virage en base trop tôt obligerait sans doute une remise

des gaz car le BR est rapide et a tendance à bien planer.

**Je m'annonce en finale, toujours en Auto Info**, je suis un peu haut, je rattrape vite le plan, j'avais vu qu'en courte finale il y avait quelques arbres, donc ne pas descendre trop bas ! Karim s'agrippe à mes cheveux, Pierre est en position de sécurité, moi je ferme les yeux.... Mais non, tout cela n'est qu'une blague !! quoi que, je n'ai pas regardé mes passagers pour voir ce qu'ils faisaient car j'étais bien concentré sur l'atterrissage. Je me pose, un peu long, mais la piste de 1000 m permet de s'arrêter en toute sécurité.

On remonte la piste 24 pour aller se garer sur le petit parking de cette aérodrome.

Sur place c'est bien pratique, il y a une pompe Total mais pas automatique, il faut qu'il y ait

quelqu'un pour ouvrir la pompe.

L'accueil de cet aérodrome est sympathique, il y a une maison en guise d'aéroclub mais rien pour manger sur place, la ville est à 1h de marche. L'instructrice qui était en tour de piste auparavant, nous dira plus tard, qu'il suffit de réserver un restaurant à Aubigny et une personne vient nous chercher à l'aérodrome pour rejoindre le restaurant, bon à savoir pour la prochaine fois.

**Pierre et Karim repartent en BR pour Cosnes sur Loire - LFGH**, je reste sur place à Aubigny, j'ai en marre de les voir (mais non encore une fois ce n'est pas vrai, notre trio est vraiment top !), je reste à Aubigny car je sais que la piste de Cosnes ne fait que 800 m et comme le Cirrus est encore un peu lourd, c'est plus prudent pour eux d'y aller à deux. Pierre veut y faire un toucher et un tour de piste pour avoir ses minimas.

Les deux pilotes reviennent 1h plus tard, on remet 40 litres d'essence et Karim repart tout seul pour 4 tours de piste, et nous pouvons observer au sol la maîtrise de son pilotage.

**Après ses tours de pistes, Karim nous autorise à Pierre et moi, à monter à bord** pour un retour sur Toussus, Karim étant le CDB pour cette nav. Chacun à son rôle : Karim pilote, Pierre prend des photos à l'arrière et moi j'assure les changements de fréquences radio.

1h après, nous arrivons, Karim pose l'avion sur la 25 Gauche et on se dirige sur le parking de notre aéroclub, tous contents de cette journée avec cette belle météo.

On nettoie l'avion, on le range, la paperasse à faire et on se quitte en se promettant de se revoir très vite pour une nouvelle sortie.

**Par Eric Guille**

# LE SYSTÈME DE GESTION DE LA **Sécurité**

COMME TOUTE STRUCTURE DOTÉE D'UNE ÉCOLE DE PILOTAGE VOTRE AÉROCLUB PRÉFÉRÉ EST DOTÉ D'UN SYSTÈME GESTION DE LA SÉCURITÉ. CE SYSTÈME EST BASÉ SUR LE RETOUR D'ÉVÉNEMENT SIGNIFICATIF PAR LES PILOTES.

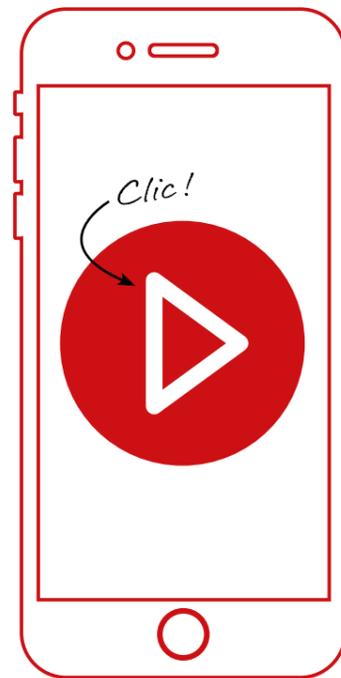
**D**ans le monde professionnel on parle de just culture. En d'autres termes lorsqu'il arrive quelque chose le fait de rapporter cet événement dans une déclaration formelle protège le pilote de toute sanction (pour peu que l'événement ne soit pas une faute intentionnelle) et le retour d'expérience est évident garanti de façon anonyme. La démarche que nous utilisons passe par la plateforme REXFFA que vous trouvez en lien sur aerogest (menu gauche, tout en bas). C'est vos déclarations qui permettent de partager vos expériences et donc d'améliorer la sécurité des autres membres du club.

Les REX font l'objet d'une analyse, parfois d'un traitement plus poussé s'ils sont classés comme sérieux (on parle alors d'incident grave). Les moyens de communications modernes (réseaux sociaux, journal du club) nous permettent maintenant de communiquer rapidement et efficacement lorsque c'est nécessaire.

Bref l'idée de ce petit article est surtout de vous donner l'idée de remplir des REX afin de faire progresser le niveau de tous les pilotes du club qui apprennent ainsi des aventures (et parfois aussi des erreurs) de chacun.



→ L'équipe SGS se devant d'être une équipe et non pas un seul instructeur, un ou plusieurs pilotes seraient les bienvenus afin de pouvoir confronter plusieurs points de vue



→ Pour aller plus loin et travailler votre anglais, je vous propose une petite vidéo expliquant le principe de just culture <https://youtu.be/ugl9FaBOIKA?si=iDmpMTSHOAJBiWvy>

# DE LA MAITRISE DU VENT DE TRAVERS



COMMENT ? ENCORE UN N-IÈME ARTICLE SUR LE PILOTAGE PAR VENT DE TRAVERS ? ABORDONS PLUTÔT ICI LE VENT DE TRAVERS SOUS L'ASPECT FACTEUR HUMAIN.

**T**out d'abord qu'elle est la limite vent de travers ? Je vois au fond de la salle le jeune breveté lever le doigt et m'indiquer 22 kt sur les robins. Je pourrais commencer par lui demander si la rafale est incluse mais le manuel de vol est un peu limité de ce côté. Rappelons tout d'abord que cette limite indiquée au manuel de vol est une limite démontrée lors des essais en vol. Plus est peut être envisageable mais le constructeur ne garantit pas le comportement de la machine (votre serviteur à déjà fait plus en DR400, les ennuis commencent en fait au sol lors de la décélération ou la dérive perdant son efficacité aérodynamique la machine devient difficile à contrôler latéralement)

**Cependant la vraie limite vent de travers est rarement celle de l'avion** mais plutôt celle du pilote. Autre problème le vent de travers se découvre souvent à destination lorsque vous obtenez les paramètres du terrain (ou pire lors de l'arrondi sur un terrain en auto info). Une question de plus à se poser lors de la préparation du vol. Demandez vous également depuis quand n'avez-vous pas fait un atterrissage par vent de travers. Même si c'est parfois difficile à planifier n'hésitez pas à planifier une séance de tours de piste avec un instructeur lors d'un jour venteux plutôt que d'annuler votre vol.

**En aviation professionnelle nous avons l'habitude d'aborder ce genre de problématique sous l'angle de la menace** (Threat and Error Management). Ici la menace est donc le vent et la sortie de piste latérale ou les rebonds.

**Il faut maintenant trouver des parades à cette menace** (mitigations pour faire un bel anglicisme)

→ **Avoir un terrain de déroutement dans l'axe du vent facile d'accès**, on rejoint la problématique de l'objectif destination et de la connaissance de ses minimas personnels

→ **La remise de gaz doit être envisagée et maîtrisée y compris très près du sol** (votre instructeur préféré se fera une joie de vous remonter la remise de gaz après rebond si nécessaire)

→ **Qui dit remise de gaz ou déroutement mène droit à des considérations concernant l'autonomie**. Les conditions météo sont difficiles à l'arrivée ? Bidons pleins, cœurs légers

→ **Majorer la vitesse d'atterrissage diminue la sensibilité au vent de travers**. Il faudra donc envisager un braquage de volets inférieur (1 seul cran en général) et donc de majorer votre vitesse en finale (sur Robin +10km/h). En s'assurant toutefois que les performances d'atterrissages (LDA) restent dans la norme

→ **Connaitre le comportement de son avion par vent de travers**. Dans le cas des robins je vous invite à lire l'article de l'info pilote N°741 sur la problématique des verrouillages de train avant, à l'origine de la majorité des sorties de pistes sur ce modèle.

Restons humble face à dame Nature, soyons conscient de nos limites et des situations dans lesquelles on s'aventure parfois et enfin n'hésitez pas à demander un peu d'entraînement si le besoin se fait sentir !

**Par Baptiste Fleuret, nouveau responsable SGS**

# Voyage Club en Sardaigne

DU 7 AU  
11 JUIN 2024

**3** avions du club (QO, XD et KT) ont participé au voyage à destination de la Sardaigne. Organisée par Pierre et Stefano, cette aventure aérienne a permis à 3 avions club et 8 personnes de partir en vol : pendant 5 jours chaque équipage a pu effectuer 4 survols maritimes, une dizaine de navigations et parcouru 1800 Nm en vol en France et en Italie. Voici le récit de cette aventure aérienne et humaine.

**JOUR 1, VENDREDI 7 JUIN :**  
**TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)**  
**> CANNES-MANDELIEU (LFMD)**

Les 8 participants au voyage club arrivent à 8h00 avant de se répartir rapidement vers leur avion respectif pour le préparer (bagages + nouvelles mallettes de voyage, plein d'essence, visite pré vol, nettoyage de l'avion). Stefano, coorganisateur du voyage, n'ayant finalement pas pu se joindre à nous pour ce voyage, les équipages ont été constitués de la manière suivante pour cette matinée au départ de Toussus : F-GGQO : Pierre et Théa, F-GUXD : Raphael, Rémi et Samantha et F-GDKT : Julien C, Julien G et Ramia. Chaque avion a effectué sa visite dans la semaine grâce à notre équipe mécanique, compétente et efficace comme toujours. Les avions sont donc fins prêts pour commencer ce voyage dont la durée de vol est estimée entre 15 et 20 heures de vol par avion.

**Navigation 1 (09h40, LFPN toussus le noble - 11h40, LFHV villefranche-tarare).** Une fois les équipages prêts, nous mettons les moteurs en route et nous décollons de Toussus (LFPN) pour suivre une route vers le sud-est. Théa est aux commandes de QO. Au départ de Toussus ainsi que tout le long de la route, la météo est parfaite et lumineuse ! Ce n'est pas un luxe quand on sait la météo maussade et pluvieuse que nous avons eu pendant ces dernières semaines, et tout particulièrement dans le Nord de la France. Le ciel est donc avec nous en ce début de voyage ! QO monte à 5500 pieds d'altitude au QNH et survole successivement Montargis, la pointe sud du massif du Morvan au niveau du Creusot, Cluny et Mâcon. Après deux heures de vol sans histoire, les trois avions club atterrissent à quelques minutes d'intervalle sur la piste 18 de l'aérodrome de Villefranche-Tarare (LFHV). Nous effectuons rapidement le plein des avions en 100LL (carte de crédit sur automate) avant de nous acquitter chacun de notre taxe d'atterrissage (16€ par avion). Nous ne nous attardons pas sur place malgré que le bar/restaurant installé sur place et qui est très accueillant.

**Navigation 2 (12h05, LFHV Villefranche Tarare - 14h25, LFMD Cannes-Mandelieu).** En arrivant sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare (LFHV), nous avons aperçu en vol des conditions maussades localisées à l'horizon. Au redécollage vers midi,

nous constatons que cette météo instable se dissipe rapidement au fur et à mesure de notre progression vers le sud. Pierre est aux commandes de QO qui monte à 3500 pieds d'altitude au QNH pour éviter la TMA de Lyon et pour être suivi en vol par Lyon Info (135.200 Mhz). Si la route vers les massifs nous est interdite du fait des mauvaises conditions météo sur les reliefs (nuages et perturbation pluvieuse), le transit sud en cheminant le long du couloir rhodanien est parfait : nous survolons successivement Brindas, Vienne, Saint-Rambert et Valence. Arrivés au niveau de Montélimar, la météo est maintenant plus lumineuse et nous savons que c'est maintenant gagné : la route vers la côte d'azur et Cannes nous est maintenant grande ouverte ! Nous sommes heureux d'avoir donc fait le bon choix de ne pas nous être attardé à Villefranche-Tarare (LFHV) et d'éviter ainsi une perturbation pluvio-orageuse annoncée sur le Sud de la France pour la fin d'après-midi.

Nous quittons Lyon Info (135.200 Mhz) pour être maintenant suivis par Provence Info (132.300 Mhz). QO, avion le plus lent et le moins puissant du voyage, vole à la vitesse de croisière de 100 nœuds à 3500 pieds d'altitude au QNH. Après avoir passée verticale de l'aérodrome de Carpentras, QO contacte la tour de Salon pour effectuer le transit dans sa zone contrôlée (135.150 Mhz). Une fois passée la zone de Salon, nous contactons maintenant Provence Info (124.350 Mhz) et prenons la direction de Brignoles avant de passer au Nord du terrain militaire du Luc. XD et KT, les deux autres avions les plus rapides et les plus puissants, privilégient quant à eux une route plus touristique en suivant le transit côtier en passant par Hyères, Saint-Tropez et Fréjus à 1000 pieds d'altitude au QNH. Les trois équipages arrivent à Cannes à quelques minutes d'écart et s'intègrent sur la piste 17 en main gauche après 2h30 de vol effectué dans des conditions météorologiques clémentes. Une fois au sol, chaque équipage effectue le plein d'essence de son avion en 100LL (carte de crédit sur automate) avant d'aller stationner au moteur sur le parking en herbe prévu à cet effet pour l'aviation générale. L'aéroport de Cannes est une excellente destination : les taxes y sont abordables, les locaux sont impeccables et le service aéroportuaire de qualité. La proximité immédiate d'hôtels font de cet aéroport un endroit idéal pour s'y arrêter en transit sur la côte d'azur. Le restaurant de l'aéroport nous sert même des sandwiches et des boissons avec le sourire, malgré l'heure tardive et le fait que leur service de restauration est normalement fermé.

Top ! Après s'être restaurés et s'être rafraîchis, nous rejoignons notre hôtel qui est situé à 10 minutes à pied de l'aéroport (Hôtel des Victoires) pour la nuit. Nous rejoignons ensuite en taxi la ville de Cannes et nous passons le dîner dans un excellent restaurant du vieux Cannes dans le quartier pittoresque du Suquet (restaurant Le Marais). Nous vous le recommandons si vous passez par là !

JOUR 2, SAMEDI 8 JUIN :  
CANNES-MANDELIEU (LFMD)  
> ARBATAX-TORTOLI (LIET)

**Navigation 3 (09h40, LFMD Cannes-Mandelieu - 11h40, LFKF Figari).** Après une bonne nuit de repos et un bon petit déjeuner, les trois avions décollent de Cannes vers 09h40. A bord, chaque membre d'équipage porte son gilet de sauvetage pour effectuer le premier des deux survols maritimes prévus dans la journée. Tous les avions volent obligatoirement sous plan de vol pour cette traversée. Pierre est aux commandes de QO et suit l'itinéraire VFR suivant pour le survol maritime de la méditerranée : SW, LERMA, OMARD, MERLU, LONSU et NW.

Pour ce premier survol maritime dont c'est une première pour certains participants du voyage, nous sommes suivis par Nice Information (120.850 Mhz) jusqu'au point LONSU, à partir duquel Ajaccio Information (119.825 Mhz) prend le relais pour nous suivre jusqu'à Figari. Au-dessus de la mer, QO monte progressivement à 3500 pieds d'altitude au QNH, puis au niveau de vol FLO55. Faire un survol maritime en avion monomoteur n'est jamais anodin et présente toujours une part de risque : en effet, l'aide est limitée en cas de problème au-dessus de l'eau et d'amerrissage forcé. Nous sommes donc tous concentrés et attentifs à bord de nos montures volantes pendant cette longue traversée maritime de 100 Nm entre la côte d'Azur et les côtes Corse.

Arrivés au niveau de la côte Nord-Ouest de l'île de Beauté, nous prenons ensuite une route plein Sud pour longer la célèbre réserve naturelle de Scandola, située entre les Golfes de Galéria et de Girolata. Nous descendons progressivement à 2500 pieds d'altitude au QNH et entrons successivement dans le Golfe de Porto puis dans celui de Sagone. Les paysages naturels y sont magnifiques et spectaculaires, et il fait grand beau sur l'île ! Arrivés aux îles Sanguinaires qui constitue le point d'entrée du Golfe d'Ajaccio, nous transitons dans la zone contrôlée d'Ajaccio à 1500 pieds d'altitude au QNH. Direction ensuite le point de sortie du Golfe (Capu di Muru) avant de longer ensuite le Golfe de Valenco. La côte Ouest est très découpée : elle est la plus spectaculaire mais aussi la plus touristique de toute l'île. Après deux heures de vol, nous atterrissons enfin à Figari sur la piste 23 avec un fort vent de face. Une fois les avions au sol, nous effectuons l'avitaillement en 100LL de chaque avion avec attention (carte TOTAL sur automate). Cette étape de refueling est cruciale pour la suite de notre voyage. En effet, il nous sera impossible

de refueler à notre destination finale en Sardaigne : il nous faut donc avoir suffisamment d'essence et d'autonomie pour pouvoir être autonome en vol à l'aller comme au retour de la Sardaigne. Nous attendons 13h comme indiqué sur notre second plan de vol pour pouvoir redécoller et partir en direction de la Sardaigne. Après s'être acquitté d'une redevance aéroportuaire aussi prohibitive qu'injustifiée d'après nous (50€ par avion !), nous profitons de cette pause pour déjeuner et nous restaurer sur place avant de partir pour l'Italie.

**Navigation 4 (13h00, LFKF Figari - 14h30, LIET Arbatax Tortoli).** Nous redécollons de Figari à 13h00 pour effectuer la branche Figari-Tortoli. A nouveau sous plan de vol pour ce survol maritime en direction de la côte Est de la Sardaigne, Théa est aux commandes de QO et une magnifique météo nous accompagne en vol. Après avoir quitté Figari, nous passons au large des bouches de Bonifacio situées à la pointe la plus méridionale de l'île de Beauté. Ajaccio Information (119.825 Mhz) nous quitte à la radio et nous passons maintenant avec Roma information (134.125 Mhz). Nous montons à 3200 pieds d'altitude pour effectuer le survol maritime entre les deux îles au QNH qui ne dure pas plus que quelques minutes. Une fois la côte sarde atteinte, nous redescendons à 2500 pieds d'altitude au QNH pour nous diriger vers les points de report VFR italiens prévus sur notre route et qui fleurent bon l'Italie : EONW1 (Capo Testa) - EON2 (Capo Ferro) - EON1 (Olbia Nord) - EOSE1 (Vaccileddi) - EOSE2 (Posada).

Arrivés au niveau de la zone contrôlée d'Olbia au point de report EON1 (Olbia Nord), Roma Information nous quitte et nous demande de contacter la tour de contrôle de l'aéroport d'Olbia (118.975 Mhz). Nous avons l'autorisation de pénétrer dans leur zone contrôlée à 1500 pieds d'altitude maximum. Mais Olbia TWR nous demande de patienter en faisant des hippodromes pendant plusieurs minutes pour laisser la priorité à des avions de ligne qui sont à l'arrivée et au départ. Et pour plus de sécurité, Olbia TWR nous demande de nous mettre en vent arrière pour la piste 23, chose que je n'avais encore jamais vu ! Une fois le trafic aérien d'Olbia passé et derrière nous, nous continuons à longer la côte Est de la Sardaigne de manière plus détendue : l'île nous présente alors un visage beaucoup plus calme et serein : des plages de sable fin paradisiaques succèdent à des falaises vertigineuses plongeant directement dans la mer. Nous découvrons que l'intérieur de l'île est en effet



très montagneux, et même si le plus haut sommet de l'île de la Sardaigne ne culmine qu'à 2000 m d'altitude, le relief de l'île nous surprend par son côté particulièrement escarpé. Après 1h30 de vol avec un fort vent de face sur notre route (20 Kt), nous arrivons enfin en vue de la piste d'Arbatax Tortoli (LIET), notre destination finale ! La piste est située juste au bord de la mer et elle est parfaitement située. Nous quittons donc Roma information (134.125 Mhz) qui nous suivait à nouveau en vol après le passage d'Olbia. Nous faisons une verticale de l'aéroport qu'il n'est pas contrôlé. C'est à nous d'assurer notre propre séparation et approche sur la fréquence d'auto information de l'aéroport (130.000 Mhz) ! Nous nous intégrons en vent arrière main droite pour la piste 12 (face à la mer) sur laquelle nous atterrissons l'un après l'autre à 14h30. Une fois arrivés au sol, deux permanents italiens très sympas nous guident au roulage jusqu'à nos places de stationnement situées sur le parking en herbe et nous gratifient d'un sympathique « Buon giorno ». Il nous reste une dernière formalité : nous avons trois minutes maximum pour demander à clôturer notre plan de vol, chose que nous n'avons pas pu faire en vol avec Roma Information tellement il était impossible d'en placer une en vol avec eux. Nous appelons donc par téléphone l'ARO-CBO Roma pour la clôture des plans de vol, l'équivalent italien du BRIA français (tel ARO-CBO Roma: +39 06 79811011 - mail : [arocbo.lirf@enav.it](mailto:arocbo.lirf@enav.it)). Pour la petite histoire, l'aéroport d'Arbatax Tortoli (LIET) a été réouvert uniquement pour l'aviation générale fin 2022 après sa fermeture

en 2016. Le look des installations est assez vintage et dépouillé : il me fait penser à ces anciens aéroports régionaux typiques des sixties. A l'intérieur de l'aérogare qui est réouvert et impeccable, on distingue cependant quelques traces du passé commercial de l'aéroport d'Arbatax Tortoli : quelques paravents vite placés cachent derrière l'ancienne salle des bagages où un tapis roulant trône à l'arrêt...

Avec l'aide des deux permanents italiens qui ont eu la gentillesse de nous appeler un taxi, nous embarquons nos bagages pour prendre la direction de notre hôtel situé sur la côte : Borgo Cala Moresca (« village de la crique maure » en italien). Nous resterons deux nuits dans cet hôtel 4\* qui est un des six hôtels faisant partie de l'« Arbatax Park Resort », un resort écologique qui s'étend sur des dizaines d'hectares et qui a été classé Meilleur Eco Resort au monde en 2023 (<https://www.borgocalamoresca.com/fr/>) ! Après 10 minutes de route, nous arrivons à l'entrée de l'hôtel et nous réceptionnons nos chambres réservées en ligne pour un rapport qualité-prix imbattable (330€ les 2 nuits pour 2 personnes en appartement) ! Le site de l'hôtel est très étendu et il nécessite une visite à lui tout seul ! Nous profitons donc de notre temps libre pour effectuer sa visite à pied : niché dans un cadre naturel incroyable et dominant le bord de mer, l'hôtel fait penser à un ancien village de montagne italien, le tout décoré d'une végétation luxuriante et colorée : lauriers roses, bougainvilliers à faire pâlir d'envie un jardinier, piscines, terrasses avec vue sur la mer, amphithéâtre romain à ciel ouvert, plages privées... Incroyable et

Etat du Vol

12:17 **DEPARTS**

Time	Flight	Temperature	Gate
13:00	FGGQO	N/A	53
13:00	FGUXD	N/A	52
13:00	N497SB	28°C	23
14:00	FGDKT	22°C	51
14:35	JFA30H	19°C	22
15:00	FHBIE	22°C	51
15:45	T7DPR	16°C	21
17:30	N561QS	24°C	21
17:40	FHADP	N/A	51
18:50	JSG171	31°C	22

L'Aéroport de Figari Sud Corse vous souhaite un agréable voyage

Activer Windows  
Accédez aux paramètres pour activer Windows



réussi ! En fin de journée, je reçois un appel de Joël : lui, Jean-Marc et un ami pilote viennent également d'arriver à bord d'un Piper PA28 : partis le matin même de Toussus, ils ont donc rejoint l'île dans la journée ! Nous les laissons se reposer pour nous retrouver frais et dispos dès le lendemain.

Le reste de la soirée se passe dans le restaurant principal de notre hôtel où nous profitons des buffets copieux pour nous restaurer pour un coût vraiment modique (nous ne sommes pas en demi-pension, donc seul le petit-déjeuner étant inclus).

### JOUR 3, DIMANCHE 9 JUIN : REPOS

Après une bonne nuit de sommeil et le petit déjeuner, j'organise à 10h00 une réunion de préparation avec tous les membres d'équipages. En effet, s'il est clair que nous partirons tous ensemble dès demain matin vers le Nord, chaque équipage va prendre une destination différente. Il est donc primordial de se coordonner tous ensemble pour savoir QUI fait QUOI pour aller OÙ et COMMENT. Vaste programme ! Nous mettons l'accent sur la dépose des plans de vols depuis l'Italie, l'envoi des PPRs obligatoires ou recommandés afin de prévenir d'une arrivée pour disposer d'un point de stationnement, le rappel des zones actives dès demain lundi et enfin l'appel du chef de quart de la base aérienne militaire de Solenzara pour le transit dans les zones actives...

Au terme de la présentation, 7 plans de vols doivent être déposés par nous pour la journée du Lundi :

Pour le QO : LIET Arbatax-Tortoli – LFKF Figari | LFKF Figari – LFMA Aix-les-Mille (nuitée). Pour le KT : LIET Arbatax-Tortoli – LFKC Calvi | LFKC Calvi – LFMD Cannes (nuitée). Pour le XD : LIET Arbatax-Tortoli – LIRJ Marina Di Campo (nuitée). Pour le DF : LIET Arbatax-Tortoli – LIRJ Marina Di Campo | LIRJ Marina Di Campo – LFPR Orange Plan de Dieu (nuitée)

Note : les équipages de XD et de KT vont changer également demain lundi : Julien C, Julien G et Ramia prendront XD dès Lundi. En effet, ils ont souhaité planifier quelques jours supplémentaires pour visiter l'Italie d'abord (LIET Tortoli - LIRJ Marina Di Campo 1 nuit), puis la Corse (LIRJ Marina Di Campo - LFKO Propriano 2 nuits - LFKC Calvi). Au bout leur séjour, ils rejoindront le continent (LFKC Calvi - LFLU Valence) pour prévoir une arrivée à Toussus le vendredi 14 Juin. Mais de mauvaises conditions météo vont les obliger à se dérouter avec d'autres avions et à rester une nuit supplémentaire à Moulins (LFLU Valence – LFHY Moulins 1 nuit). Ils reprendront alors leur route le lendemain matin pour arriver finalement à Toussus le samedi 15 Juin vers midi (LFHY Moulins – LFPN Toussus le Noble).

La journée de vol de lundi promet donc d'être bien remplie ! Après cette préparation qui a permis de répondre à toutes les questions d'organisation, il est maintenant temps de quitter notre hôtel pour aller rejoindre à pieds le bord de mer. Situé à 2 km de notre hôtel, l'Arbatax Park Resort permet à ses résidents de pouvoir entrer dans n'importe

quel hôtel. Sur les conseils de Ramia, nous allons dans celui qui abrite un parc naturel de plusieurs dizaines d'hectares. Une fois sur place, le site de l'hôtel nous émerveille : plages privées de sable fin comme dans les cartes postales, criques naturelles situées aux pieds de rochers en granit, maisons individuelles cachés par une végétation luxuriante pour les résidents un peu plus fortunés, une nature omniprésente et exubérante partout autour de nous ! Je retiens surtout les nombreux Bougainvilliers : ce sont les plus beaux que j'ai jamais vu, et ils surpassent en beauté et en taille tous ceux que j'avais vu lors de voyages effectués dans le Pacifique Sud il y a plusieurs années... Tous les équipages sont maintenant au complet (11 personnes) au restaurant Oasi situé sur une terrasse extérieure et au bord d'une piscine dominée par un somptueux et majestueux Bougainvilliers flamboyant. Nous déjeunons sur une grande table dressée à l'extérieur et dégustons de bonnes pizzas, bien sûr. Aujourd'hui, la météo n'est pas trop chaude et il ne fait que 27 degrés, au lieu des 34 degrés d'hier et le ciel restera voilé et laiteux toute la journée. Si ces conditions ne sont pas idéales pour voler, elles le sont pour prendre un bain ! Le reste de la journée sera donc consacré à la baignade. J'en profite pour aller visiter le Parc Bellavista de l'hôtel avec ses 40 hectares de nature, le tout à bord d'un bus à ciel ouvert. Des animaux sont hébergés dans ce parc pour le plaisir des petits et des grands (paons, chèvres, chevaux...). Après cette visite, je reviens à pied vers notre hôtel où nous séjournons. J'en profite au passage pour faire un léger détour et monter ainsi

à pied sur 1 km jusqu'au phare qui domine la mer et notre hôtel. Ce phare est une zone militaire protégée où l'armée sarde dispose d'un incroyable point de vue sur toute la côte. J'arrive à me faufiler dans un espace pour profiter du point de vue sur la mer. C'est la Dolce Vita pour ceux qui sont de permanence sur ce site grandiose ! Retour de tout le monde en fin de journée et dernière baignade avant de partager le dîner. Demain, nous devons repartir en effet et quitter avec regret ce paradis terrestre !

### JOUR 4, LUNDI 10 JUIN : ARBATAX-TORTOLI (LIET) > AIX-LES-MILLE (LFMA)

**Navigation 5 (09h45, LIET Arbatax-Tortoli - 11h15, LFKF Figari).** Départ de l'hôtel pour tous à 08h30. Le taxi nous emmène directement à l'aéroport d'Arbatax-Tortoli (LIET) où les permanents italiens nous y attendent : ils ont tous reçu nos demandes d'autorisation (PPR) pour arriver à 9h00. Nous ne trainons donc pas et chaque équipage prépare son vol du jour : le QO va vers LFKF Figari puis vers LFMA Aix-les-Mille (nuitée), le KT va vers LFKC Calvi puis vers LFMD Cannes (nuitée), le XD va vers LIRJ Marina Di Campo (nuitée) et le DF va vers LIRJ Marina Di Campo puis vers LFPR Orange Plan de Dieu (nuitée)

Le troisième plan de vol pour QO (LIET-LFKF) n'ayant pas pu être déposé via le site officiel italien (à cause d'un problème avec le formulaire en ligne



*C'est pas du vent!*

LE MAG D'AIREUROPCLUB, LFPN



U Cornu Mannu Plage



sur le site web), j'ai dû le déposer directement par téléphone en appelant l'ARO-CBO Roma (tel ARO-CBO Roma: **+39 06 79811011** - mail : **arocbo.lirf@enav.it**). Voici le formulaire de dépôt de plan de vol disponible sur le site italien (<https://www.enav.it/node/9335>).

Maintenant que nous sommes prêts, une journée chargée s'annonce pour nos amis permanents de l'aéroport de Tortoli : ils voient en effet partir 4 avions en même temps... Ils n'ont pas dû voir ce spectacle très souvent depuis leur réouverture fin 2022 ! Nous mettons les moteurs en route et décollons l'un après l'autre à partir de 09h30. Pierre est aux commandes de QO et décolle face à la mer depuis la piste 12, juste après le Piper PA28 de Joël et Jean-Marc. Après être monté à 2500 pieds d'altitude QNH, nous prenons la direction du nord de l'île et suivons le littoral en main gauche. Je contacte Roma Information (134.125 Mhz) pour leur demander d'activer notre plan de vol et lui préciser notre prochain point de report VFR : EOSE2 (Posada).

Voici le cheminement que tous les équipages vont suivre pour leur remontée vers le Nord : EOSE2 (Posada) - EOSE1 (Vaccileddi) - EON1 (Olbia Nord) - EON2 (Capo Ferro) - EONW1 (Capo Testa)

En arrivant à Vaccileddi à 2500 pieds d'altitude (EOSE1), Roma Information me demande si je souhaite rester avec eux ou si je veux passer avec Olbia. Je choisis la deuxième proposition : à 1500 pieds avant de pénétrer dans la zone contrôlée d'Olbia, je contacte la tour de contrôle de l'aéroport d'Olbia (118.975 Mhz) pour demander le transit dans sa zone de contrôle. Comme à l'aller, Olbia TWR accepte, mais nous fait tous patienter en l'air en nous demandant de nous reporter en milieu de vent arrière, toujours pour la même raison qu'à l'aller... Une fois le trafic aérien passé, nous reprenons notre route vers le Nord. Roma Information étant saturée d'appels, le service ne répond plus à nos essais de contact en vol et ce jusqu'au dernier point de report de l'île, à savoir Capo Testa (EONW1). Nous arrivons finalement à l'avoir au moment d'entamer le survol maritime entre les deux îles. La météo n'est pas géniale dans cette partie Nord de l'île : une perturbation orageuse située à notre gauche envoie de l'humidité à basse altitude, ce qui nous oblige à descendre sous les nuages chargés d'humidité à 1000 pieds d'altitude au QNH. Ajaccio Information (119.125 Mhz) nous suit maintenant à la radio et nous arrivons à Figari après quelques minutes de vol à relativement basse altitude au-dessus de la mer. Nous entendons KT derrière nous : plus

rapide, il nous a rattrapé et, avec son autonomie plus importante que nous, il continue sa route jusqu'à Calvi. Une autre perturbation pluvieuse s'est également installée à l'intérieur des terres sur l'île de Beauté et nous impose de rester à 1000 pieds QNH et de voler dans des conditions de vol marginales (dégradées). La visibilité est cependant parfaite et c'est bien ça le plus important. Bonus : un fort vent venant de l'Ouest souffle également - Figari est réputée pour être un aéroport difficile à cause de l'effet Venturi créé par les montagnes entourant l'aéroport où les turbulences et cisaillements peuvent être dangereux. Le vent est heureusement de face lorsque QO atterrit sur la piste 23 de Figari à 11h15 après 1h30 de vol. Une fois au sol, nous effectuons le plein de l'avion que nous n'avions pas pu refaire depuis notre départ de Figari il y a 3 jours. Verdict : sur les 100 litres d'essence utilisable dans l'avion, il ne restait 20 litres de carburant à notre arrivée, soit 45 minutes de vol maximum avant la panne sèche. C'était ce que nous avions prévu. Nous en profitons pour nous reposer et nous restaurer avant de prévoir de repartir pour 13h00 et repartir en direction d'Aix-les-Mille (LFMA).

**Navigation 6 (13h15, LFKF Figari – 16h10, LFMA Aix-les-Mille).** Après nous être acquitté une deuxième fois de la redevance aéroportuaire à Figari (qui est passée cette fois-ci comme par miracle à ... 18€ sans aucune justification), QO changée à nouveau de pilote et c'est Théa qui s'y colle. Nous décollons de la piste 23 à 13h15 sous plan de vol pour effectuer notre dernier survol maritime du voyage et à destination d'Aix-en-Provence. Nous suivons l'itinéraire VFR suivant pour notre survol de la méditerranée : NW – LONSU – STP.

Voici le quatrième plan de vol déposé via le site Sofia Briefing (<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/homepage.html>) pour un départ à 13h00 de Figari (LFKF) à destination d'Aix-les-Mille (LFMA) : En remontant de Figari vers Ajaccio par la mer, nous constatons la présence d'une importante couche nuageuse qui remonte sur toute la côte Ouest depuis Figari. Tous les reliefs à l'intérieur de l'île de Beauté sont accrochés et elle ne se dissipera qu'une fois arrivés au niveau de Calvi. Arrivés au point NW, Théa décide avec raison de profiter des quelques trouées nuageuses présentes pour monter au-dessus de cette couche nuageuse dense située sur le littoral. Au-dessus de la mer mieux vaut être haut ! nous montons au-dessus des nuages jusqu'au niveau de vol FLO55 (5500 pieds, soit 1600m au-dessus du niveau de la mer). Notre survol maritime sera donc



effectué en vol « On Top » ! C'est le type de vol préféré des pilotes : le vol s'effectue en altitude, dans un air calme et un ciel lumineux, le tout en dehors des conditions de vol dégradées. Ceci est un gage de sécurité, tant qu'on est sûr de pouvoir redescendre ensuite via une prochaine trouée nuageuse ! Voler au-dessus des nuages reste toujours un moment de vol privilégié. Vers le milieu de la mer, la couche nuageuse se dissipe enfin et on peut maintenant distinguer la surface de la mer. Nous apercevons la côte en arrivant au niveau de Saint-Tropez. Une fois la célèbre plage de Pampelonne survolée, nous nous dirigeons maintenant au-dessus du Massif des Maures à 3500 pieds d'altitude avant de suivre l'autoroute A8 à notre droite : elle nous mène directement aux pieds de la montagne Sainte-Victoire et vers le terrain d'Aix. Le fort Mistral qui souffle aujourd'hui (vent de Nord) nous ralentit, mais nous arrivons enfin à l'aérodrome d'Aix-les-Mille où nous nous posons sur la piste 32 après 3 heures de vol. Ce vol aura donc été le plus long de tout ce voyage. Nous effectuons au sol immédiatement les pleins (carte de crédit sur automate) avant de stationner l'avion pour la nuit. Je réserve aussitôt un hôtel, puis je me rends à pied sur la belle place touristique des Cardeurs pour dîner. Thea quant à elle passera la soirée et la nuit chez une amie d'enfance qui est venue nous chercher à l'aéroport. Demain dernière journée de vol et retour à Toussus !

**JOUR 5, MARDI 11 JUIN :**  
**AIX-LES-MILLE (LFMA)**  
**> TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)**

**Navigation 7 (09h30, LFMA Aix-les-Mille - 11h45, LFLM Mâcon).** Pierre est aux commandes de QO ce matin et la météo est plutôt clémente pour aujourd'hui. Décollage depuis la piste 32 toujours par

un fort Mistral. Nous survolons les célèbres dentelles de Montmirail, avons une vue sur le Mont Ventoux avant de survoler la Durance puis la Drôme, le village de Gordes ainsi que de nombreuses abbayes. Après avoir passé les reliefs du Luberon, nous suivons le couloir rhodanien et passons le massif du Vercors puis nous nous dirigeons jusqu'à Mâcon où nous atterrissons sur la piste 35 après 2h15 de vol. Nous effectuons l'avitaillement de l'avion (carte TOTAL sur automate) avant de repartir sans prendre le temps de manger, notre priorité étant d'arriver à Toussus avant une perturbation pluvieuse prévue en fin d'après-midi.

**Navigation 8 (12h30, LFLM Mâcon - 14h30, LFPN Toussus le Noble).** Théa est maintenant aux commandes de QO. Après avoir décollé de Mâcon, nous prenons une route Nord-Est et nous contactons Saint-Yan. Puis nous évitons quelques AZBA actives aujourd'hui avant de passer au sud du massif du Morvan sous une météo assez belle. Nous contactons survolons le château de Guédelon au niveau de la Loire : il s'agit d'un château médiéval entièrement restauré par des passionnés depuis 25 ans et qui n'utilisent que les techniques et les outils de l'époque. Bien évidemment, en arrivant dans la région parisienne, nous rencontrons de la pluie avec quelques grains localisés vers Etampes et Rambouillet, mais la météo redevient magnifique à Toussus (LFPN) où nous atterrissons vers 14h30 au bout de 5 heures passées en vol et sans manger pour cette dernière journée.

Mention spéciale à QO, l'avion le plus petit et le plus lent du voyage, qui a effectué 4 survols maritimes et 18 heures de vol. Pour un avion plus habitué à faire des vols école en Beauce et des tours de piste à Toussus, ce voyage a été une vraie aventure pour lui et une magnifique expérience pour nous toutes et tous ! Viva Sardinia ! **Par Pierre Lansalot-Basou**



## Le voyage club en Sardaigne en quelques chiffres

- 2 pays parcourus (France, Italie)
- 4 survols maritimes (Méditerranée)
- 4 avions dont un avion privé (QO, XD, KT, DF)
- 5 jours de voyage (du 7 au 11 Juin, voire plus pour certains)
- 11 personnes dont 10 pilotes (1 passagère ravie)
- 18 heures de vol par avion et plus de 50 heures de vol effectuées au total
- 3400 km parcourus en vol (1800 Nm)

# Un livre A DISPARU !

**A**vez-vous remarqué au club un étrange événement? Un livre a disparu. Le club met à disposition des visiteurs une lecture variée et voilà qu'un des ouvrages n'y est plus. Lequel me demanderiez-vous? comment le savoir s'il n'y est plus. Autant le demander à l'auteur de cette subtilisation (inutile de rechercher dans le dictionnaire, ça étonnerait la rédactrice en chef que ce mot existe ... mais on le comprend). Justement en bon détective je viens de mettre la main sur ce dangereux individu. Ne me dressez pas de lauriers, c'est moi qui ai pris ou plutôt empreinté le livre.

**Il s'intitule "Caroline Aigle VOL BRISÉ".** Autant vous dire que l'histoire relatée par ce livre est plutôt triste. Alors question permettant de répondre à une autre énigme, pourquoi avoir fait de cet ouvrage une victime de d'enlèvement? Réponse : parce que. Mais en fait c'est à la fois anecdotique et curieux.

J'avoue donc qu'à mon travail les salles de réunion portent le nom de personnes importantes pour l'aviation. Charles Lindbergh, je connais. Antoine de Saint-Exupéry, je connais. Jean Mermoz, pas mieux. Santos-Dumont, bon ça va je ne me rappelais plus que son prénom était Alberto. Mais alors Caroline Aigle, ... grand silence.

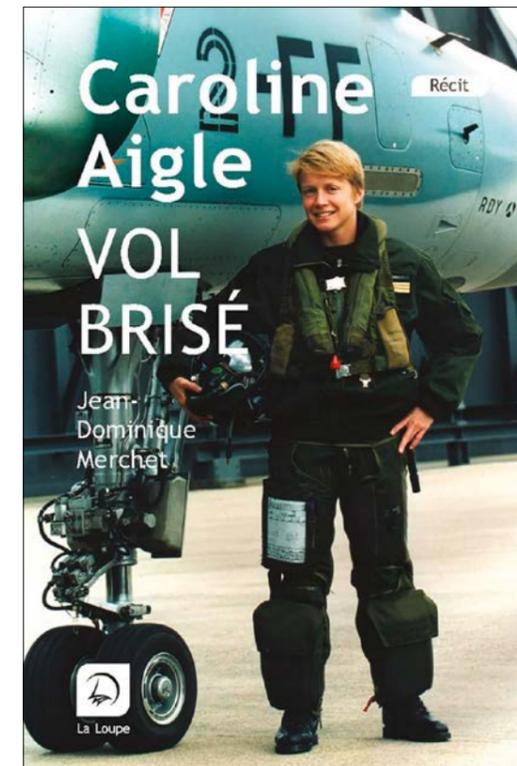
Et voilà pas que je tombe sur ce livre à l'aéroclub, l'occasion est trop bonne, je décide de ... le lire. Voilà donc l'histoire:

Il s'agit d'une jeune fille plutôt douée, et dont rien ne la prédestinait à voler quand elle était jeune, pas même le nom. Une succession d'événements l'a amenée à arriver (parent, on peut tous en rêver aussi) à une certaine réussite étudiante. Scolarité sans histoire, Math Sup et Spé, Polytechnique, et après Polytechnique, l'Ecole de l'Air, allons-y tant qu'on y est ... Elle n'était pas "fille de" puisque son père était médecin militaire. Bref elle est devenue la première femme pilote de chasse, dans les années 90, qui a affronté les préjugés des anciens, juste ce qu'il faut de misogynie, l'admiration d'autres, et puis il est vrai, certains

détails qui ne se posaient pas quand la spécialité n'était ouverte qu'à la gente masculine ont dû, par la force des choses, être résolues (notamment la compatibilité de la forme du masque à oxygène avec la finesse de son visage).

Je n'en dirai pas plus, à vous de découvrir la vie de cette femme qui se destinait même à postuler pour rejoindre le corps des spatonautes européens mais n'en a pas eu le temps.

Et pour moi, maintenant que je sais d'où vient le nom de cette salle de réunion, je verrai les choses autrement, et reposera le livre au club pour le mettre à votre disposition. **Par Bruno Combe**



**"Caroline Aigle, vol brisé"**  
**de Jean-Dominique Merchet**  
**aux éditions La Loupe**



Clic! Pour en savoir plus sur l'association Nourette



# Vols sur ordonnance

LES CHOSES ÉTAIENT MAL PARTIES. LES PRÉVISIONS MÉTÉO DE LA VEILLE FAISAIENT CRAINdre UNE ANNULATION ET POURTANT, IL Y EUT UN MIRACLE...

**H**onnêtement, le jour le plus long a perdu ses galons. La jeune génération n'en connaît ni l'existence, ni le principe. Pourtant les « ancêtres », dont je fais visiblement partie, garde en mémoire les vols qui s'enchaînent du lever du soleil à son coucher dans une ambiance festive où les amis, les voisins, les collègues trouvent l'occasion de connaître les plaisirs du vol. Ce n'est plus le cas. Alors quand Tobie a proposé de répondre à l'appel de l'association Nourette pour faire voler des enfants malades et leur famille, le bureau a trouvé que c'était une idée lumineuse pour redonner du sens à cette fête qui a toujours été sous l'égide du partage.

Pierre avait préparé l'événement d'une main de maître. Planning des vols, accueil, repas et même des animations avec les avions à pédales « mini-pilot ». Il ne restait plus qu'aux éléments de nous laisser tranquille. La veille, nous étions très sceptiques et le matin... ben toujours sceptiques en fait. Mais l'espoir faisant vivre, il n'a pas été question d'annuler mais d'être très regardant sur la météo. Et c'est un pari qui a payé. Toute la journée, une bulle de protection a rendu les vols paisibles alors que le reste de la région était sous une quasi tempête. Incroyable.

C'était sans doute un cadeau du ciel pour tous ces enfants qui ont pu sortir d'un quotidien de soins souvent bien dur. Les fauteuils roulants prenaient la poussière l'espace d'un vol et les sourires au retour en disaient long sur le bonheur de partager ce moment en famille dans les airs. Quand je dis que cela devrait être remboursé par la sécu...

Pierre avait tellement bien préparé la journée, que les rôles de chacun se sont distribués le plus naturellement du monde. Moi qui croyais venir faire de la figuration, j'ai eu la chance de me retrouver embarquée dans cette aventure. En effet, ceux qui restaient au sol se chargeaient du briefing pour enchaîner les rotations avec le moins de temps morts possible, avec l'aide des bénévoles de l'association Eric et Magali.

Quel bonheur de partager notre passion et notre temps avec des bouts de chou qui sont une véritable leçon de vie. Si ces gamins sont bien cassés par leurs handicap et maladie, leur force morale est sans pareil. Certains ont une répartie que peu d'adultes peuvent se vanter d'avoir. On ne peut que tomber sous leurs charmes.

27 personnes ont profité de ce programme pour 25 heures de vols offertes par les pilotes qui ont répondu à l'appel lancé par le club : Pierre, Eric, les deux Bruno et Sylvain. Nous sommes tous sortis de cette journée enchantés et portés par toute cette joie.

D'autant que la cause du miracle nous est apparue le soir. Si nous n'avons pas essuyé une goutte de la journée, la pluie a bien fini par débarquer... au moment où nous avons rangé le dernier avion dans le hangar ! Une bonne étoile veillait sur nous... avec une rose sous cloche dessus peut-être ? La pluie qui tombait était gorgée de sable du Sahara... un renard nous a tenu compagnie au point d'attente du dernier vol... nous étions le samedi 29 juin... mais c'est bien sûr : joyeux anniversaire Saint-Ex et mille mercis d'avoir chassé les nuages pour nos petits princes !

**Par Sarah Gialis**



**DES AVIONS  
ET DES HOMMES :  
Merci à l'équipe  
mécanique et  
à l'ensemble  
des bénévoles  
pour le travail  
formidable que  
vous fournissez !**

Photos de Khanh Nham



**Merci**  
**à toutes et à tous !**

