



## Réorganisation de la direction du club ...

**L'Assemblée générale** a eu lieu début février 2018. S'il n'y a pas de bouleversement dans la direction du club, le retrait, comme annoncé, de Renaud Fortuner implique de revoir sérieusement la répartition des tâches. Il est vrai que Renaud a, pendant ses 3 ans de mandat réalisé une masse de choses. Et il doit en être remercié.



Le plus gros des procédures étant réalisé, il ne reste plus qu'à faire tourner la mécanique. Nous avons intégré deux nouveaux membres au Comité de section mais il va y avoir, avec le rajeunissement qui est très positif une gestion du temps différente.

Nous allons donc devoir répartir les activités sur plus de têtes. Cela présente des avantages et des inconvénients. L'avantage c'est

d'avoir moins de travail sur une seule personne et donc de rendre la réalisation des tâches plus sûre.

Mais la contrepartie de ce morcellement est qui va falloir veiller à une bonne circulation des informations et à un travail collaboratif. Je pense que c'est un challenge que nous pouvons prendre en charge.

D'autre part certaines tâches vont être confiées à des bénévoles qui ne sont pas au Comité de section. Là encore c'est une excellente chose car cela permet ainsi de faire participer plus largement à la gestion du club, et également de préparer l'avenir par l'accession de membres plus jeunes aux fonctions et postes de responsabilités.

C'est en gardant à l'esprit la pérennité du club que nous préparons les beaux jours des futurs élèves et pilotes qui veulent partager avec les plus anciens la passion des vols et du pilotage, dans un esprit de camaraderie sincère et de partage.

Michel Loubignac

## Les dernières décisions et actions du Comité de section

• **La Journée des inscriptions** s'est déroulée le 16 décembre 2017. Une cinquantaine de membres ont renouvelé leur adhésion mais d'autres, pour des raisons diverses ne l'ont pas encore fait. La météo actuelle n'est pas incitative mais cela va bientôt changer. C'est promis nous allons vers les beaux jours. Alors n'hésitez pas, passez nous voir le mercredi ou le samedi après midi

ou bien sur rendez-vous.

• Le Comité de section et le CA de l'ASPTT ont validé la **vente du DH251 F-POKD** et l'**achat d'un DR400 120**. C'est le **F-GGSN** qui a été acheté à l'aéroclub de Moret-sur-Loing. L'avion est maintenant en grande visite 1.000 heures et peinture avant sa mise en service vers le 15 février.

• Le DR400 120 F-GGSN sera

au **même prix** que F-GGQP soit 130 €.

• **L'Assemblée générale** a eu lieu le samedi 3 février à 18h dans une excellente ambiance suivie d'un apéritif et d'un repas à l'Orée du ciel.

• Le club a acquis une **radio portable ICOM 8.33 kHz** qui peut être embarquée en se-

### Sommaire :

- Edito : Réorganisation ...
- Décisions et actions du CS
- Parlons Sécurité : Distance de décollage
- Petite devinette de saison
- Voler aux USA
- Tableau de bord
- Histoire des avions du club (4)
- Je serai pilote quand je serai grand
- Du nouveau sur le site internet
- Histoire du Facteur de l'air
- Carnet

## RAPPEL ! Openflyers : Remplissez bien vos retours de vol !

Vous rentrez de vol et vous devez remplir les divers documents : Carnet de route de l'avion, cornet de vol du pilote et enregistrement sur votre compte pilote Openflyers, en passant par le site internet : [www.acaspttpoitiers.fr](http://www.acaspttpoitiers.fr).

Vous devez remplir toutes les rubriques avec soin et notamment : l'avion, l'instructeur si vous êtes élève, l'heure de début du vol qui est l'heure de début du roulage et l'heure de fin du roulage, devant le hangar par exemple. Si vous avez payé une taxe d'atterrissage ou un toucher sur un autre terrain notez-le en commentaire, cela rendra service au trésorier. N'oubliez pas d'approvisionner votre compte pilote avant de vous déconnecter, sinon vous serez bloqué. Dans ce cas **inscrivez bien les initiales de la banque et le numéro du chèque**... et n'oubliez pas de mettre le chèque dans la boîte à chèques..

## Parlons sécurité

### Distance de décollage

Après avoir expliqué que "On appelle longueur de décollage la distance entre le point où l'avion commence à rouler et le point où il franchit une hauteur de 15 m. Cette longueur peut être calculée avec le tableau Performances de décollage dans le chapitre Performances du manuel de vol", Gilles Catalot vous pose la colle suivante :

Quelle est la longueur de décollage pour F-BXEU dans 2 cas possibles en France :

**A.** Décollage de Royan en hiver (piste revêtue), avion léger (800 kg), vent nul, température -5 °C (soit St - 20)

**B.** Décollage de Langogne en été (piste en herbe), avion lourd (1000 kg), vent nul, température 30 °C (soit St + 20)

Question subsidiaire pour Gilles : où as-tu déjà posé cette colle ?

### Petite devinette de saison ...

Vous volez tranquillement lorsqu'il vous semble que le bruit du moteur a changé. Que faites-vous ?

- Rien, moi, je n'entends jamais rien.

- Je continue mon vol comme prévu. Je ne

vais quand même pas me laisser emmerder par une mécanique quelconque, non !

- Je regarde le compte-tours. Si le régime a baissé, il y a un risque de givrage du carburateur. Si l'avion est équipé d'une sonde de température du carburateur, je vérifie si

l'aiguille du cadran correspondant se trouve dans la plage jaune (risque de givrage).

Dans l'un ou l'autre cas, je tire la manette du réchauffage carbu à fond en surveillant si le régime remonte et si la température sort de la plage jaune.

### Voler aux USA

La séance du samedi de l'aéroclub du 18 novembre 2017 m'a permis d'évoquer mon expérience américaine. J'ai expliqué qu'il était facile d'obtenir une licence US par équivalence, à condition de parler anglais, bien entendu. Il suffit de remplir quelques formulaires pour recevoir un message de l'équivalent US de notre DGAC, la FAA (*Federal Aviation Authority*). Il vous est demandé de rendre visite au bureau local du FSDO (*Flight Standards District Office*), d'où vous ressortez muni d'une licence de durée limitée uniquement par la validité de votre licence française.

Il m'a fallu ensuite trouver un avion. Les aéroclubs de la région de Seattle sont assez chers, non par le prix de l'heure de vol, mais parce qu'il vous faut payer un droit d'entrée (de l'ordre de 500 dollars), puis une cotisation mensuelle de quelques dizaines de dollars. Trop pour ma bourse ! J'ai fini par dénicher une entreprise privée qui loue des avions à tout pilote sans aucune adhésion à un club et toujours avec un prix de l'heure de vol très intéressant, depuis un Cessna 172 à 129 dollars jusqu'à un Beechcraft Sierra, train rentrant, pas variable, 130 à 145 nœuds selon l'altitude et la température, le tout pour 158 dollars. Je ne reviens pas sur les vols que j'ai effectués avec ces deux avions (et aussi un Cherokee 140, l'avion de mes débuts), vous pouvez les voir sur la vidéo de présentation de l'aéroclub réalisée par mon fiston en 2016. Je dirai simplement qu'ils m'ont permis de réviser le calcul du cap magnétique (déclinaison locale de 17° Est) et le mixturage d'un moteur à injection.



Le Puget Sound au coucher du soleil

### Tableau de bord : comparatif des heures de vol 2014, 2015, 2016, 2017

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
2014	29:02	61:17	125:25	188:55	278:23	365:20	493:48	575:48	629:23	702:30	773:39	816:38
2015	35:55	65:42	116:18	208:52	329:34	426:20	561:21	631:30	706:40	761:22	807:50	881:02
2016	38:28	71:03	114:5	197:09	283:27	342:28	462:34	541:06	636:18	699:18	741:12	807:55
2017	47:37	91:31	147:37	234:47	305:09	390:39	498:59	606:56	690:05	770:24	834:27	858:02

## Histoire des avions du club (4) : le F-BXEU

Il est décidé en 1992 de remplacer le F-BROE par un DR400 plus puissant. Ce sera le F-BXEU, un DR400-140 construit en avril 1975 (n° 1023) pour l'aéroclub de Bourgogne à Chalon-sur-Saône. Il y est resté dix ans avant d'être vendu en 1985 à l'aéroclub Les Ailes ruthénoises de Rodez qui nous le revend le 22 janvier 1992. Il entame alors sa longue carrière chez nous puisqu'il sert encore d'avion de voyage en 2017, 25 ans plus tard. Il a subi quelques accidents, hélice endommagée au roulage sur piste gazonnée en 1998, train avant faussé par un atterrissage brutal en 2002, hélice brisée par contact avec la bordure en béton du poste de ravitaillement en 2015, mais l'avion a toujours été réparé. La période 2014-2015 a été riche en ennuis mécaniques, débutant en septembre 2014 par



une panne de moteur en vent arrière, parfaitement gérée par Gilles Catalot, puis des pannes du carburateur en décembre 2014, des magnétos en février 2015, de l'alimentation essence en avril 2015 et du carburateur neuf en mai 2015. Ces ennuis se sont calmés depuis le remplacement du moteur en Octobre 2014. Le F-

BXEU a fait la Corse en 2009 (équipage Loubignac, Brun et Thubert). Il est allé à Reus/Tarragone en Espagne en 2010 ((équipage Loubignac, Brun et Thubert), à Porto au Portugal en 2011 (Brun Loubignac Thubert) et à Marburg en Allemagne en 2016 (Delachaux et Fortuner). Il est probable que l'on verra le F-BXEU dans le hangar de l'aéroclub pendant encore quelque temps.

La photo montre le F-BXEU dans sa première livrée. La peinture

blanche et rouge actuelle a été faite par Alain Rippert en 2011

## Je serai pilote quand je serai grand ...

Vous êtes tenté par une carrière de pilote mais vous n'arrivez pas à vous décider ? Lisez cette rédaction d'un écolier de 10 ans, à l'époque où les instituteurs faisaient encore faire des rédactions aux élèves du primaire :

« Je serai pilote quand je serai grand parce que c'est un métier amusant et facile. C'est pour ça qu'il y a beaucoup de pilotes aujourd'hui. Les pilotes ne vont pas à l'école longtemps, ils doivent simplement apprendre à lire les chiffres pour pouvoir lire les instructions. Je pense qu'ils doivent aussi savoir lire une carte routière pour ne pas se perdre.

Les pilotes doivent être braves pour ne

pas avoir peur s'il y a du brouillard et qu'ils ne peuvent rien voir, ou si une aile ou un moteur dégringole, ils doivent rester calmes pour savoir quoi faire. Les pilotes doivent avoir de bons



yeux pour voir à travers les nuages et n'ont pas peur des éclairs et du ton-

nerre parce qu'ils en sont plus près que nous.

Le salaire des pilotes est aussi une chose que j'aime. Ils ont plus d'argent qu'ils ne peuvent dépenser. C'est pour quoi les gens croient que voler c'est dangereux, sauf les pilotes qui savent que c'est facile.

Il n'y a pas grand-chose que j'aime pas, excepté que les filles et toutes les hôtesses veulent les épouser, et qu'ils sont obligés de les chasser pour qu'elles ne les ennuiant pas.

J'espère que je ne serai pas malade en l'air, car je suis malade en voiture, et si je suis malade en avion, je ne serai pas pilote et alors il faudra que j'aille travailler. »

## Du nouveau sur votre site [www.acaspttpoitiers.com](http://www.acaspttpoitiers.com)

Depuis le mois de février 2018, votre site internet s'est enrichi d'une page «**Calendrier des activités**». Pour y accéder cherchez le bouton «**Calendrier des activités**» juste au-dessous du bouton «**Accès réservé au club**» en haut à droite de la page d'accueil. Cliquez et vous voilà sur cette première version de la page des activités. Vous y trouverez des activités générales et ou particulières, pour le club ou hors club, mais surtout vous y trouverez une ligne pour chaque sortie mensuelle. La vraie nouveauté est que si vous ne pouvez passer au club pour vous inscrire à une sortie, vous allez pouvoir le faire en ligne en cliquant sur la ligne de la sortie désirée. Vous arrivez alors sur un formulaire Doodle (vous savez celui qu'on utilise aussi pour les repas ou autre...) Vous pouvez alors vous inscrire pour cette sortie et, au besoin mettre des commentaires, faire des suggestions ou propositions .... Alors bons vols !



## Histoire du Facteur de l'Air : les numéros perdus ...

J'avais indiqué (Facteur n° 48) qu'il manquait plusieurs numéros dans les archives du club entre le n° 31 de juin 2004 et un exemplaire non numéroté daté de septembre 2012. Jean-Pierre Puisais a fouillé dans ses archives et m'a fourni quelques-uns des numéros manquants. Il manque cependant encore les numéros 32, 36 et 38 tandis que les numéros 33 et 40 ne sont que des brouillons et non les numéros définitifs. Il est néanmoins possible de

déterminer que la publication régulière (3 à 4 numéros par an) du Facteur de l'Air s'est interrompue avec le numéro 40, sorti à la fin de 2007.

Les numéros retrouvés sont dans la ligne des précédents : en général deux pages dans lesquelles on trouve le mot du président et des informations sur la vie du club. On apprend par exemple dans le numéro 33 que Benjamin Dailier a obtenu son PPL le 1 juin 1997 et que le club compte un nouvel élève

cette année-là : un certain Michel Loubignac.



## Carnet

Pour renseignements et réservations **vols loisirs** : 07.82.49.56.10

Pour renseignements généraux **sur la formation** : 05.49.50.41.90

**Contact au club** : 05.49.58.47.10

Permanences mercredi et samedi après midi

**Michel Loubignac**, président et responsable ATO, 06.80.72.30.24

**Gilles Catalot**, responsable pédagogique ATO, Formateur ATO FE FFA, 06.41.18.08.68



*Pour ceux qui auraient oublié le chemin de l'aéroclub ...*

Retrouvez-nous sur le net  
[www.acaspttpoitiers.fr](http://www.acaspttpoitiers.fr)

