

Papa Yankee

AÉROCLUB DU PUY



N°17 - OCTOBRE 2010

EDITO



Chers amis pilotes,

Comme tout un chacun, papa yankee fait sa rentrée. Alors, bienvenue à tous, anciens comme nouveaux membres, passionnés de l'air !

Ne cachez pas votre plaisir à retrouver l'émotion du vol aux commandes de nos « petits coucous ».

Déjà même au sol, vous pouvez être parcourus de frissons. Par un beau dimanche de septembre, installés en bord de piste, sous un soleil de plomb, quelques passionnés dont moi-même assistent, ébahis, au 19e meeting aérien international de ROANNE.

Et là, cinq heures de spectacle époustouflant, capable de donner le virus de l'aviation au plus réticent : le Morane 406, l'un des avions de combat Français le plus connu de la seconde Guerre Mondiale, les yak 3 et 9, le douglas skyraider, le P40 l'avion à la gueule de requin des tigres volants, les breitling wingwalkers reprennant la tradition des cascades aériennes : deux avions en formation réalisent des boucles et volent en miroir, avec des jeunes filles debout sur les ailes...

Chut, fermez les yeux et...imaginez...

Dans une deuxième partie, les armées de l'air se donnent en spectacle avec le Nord 2501 Noratlas, les Dassault MD 311, 312, le Hawker Hunter et bien sûr, pour clôturer le meeting, la patrouille de France, toujours aussi prestigieuse.

Mais cette prestation de la PAF, organisée avec autant de précision que le mécanisme d'une véritable montre suisse, n'existerait pas sans les mécaniciens, véritables « propriétaires par procuration » des « Alphajets ». Ils « prêtent » leur « bijou » aux pilotes, le temps du show aérien. Les machines sont chouchoutées (comme des parents le feraient avec leur bébé) par les uns et malmenées par les autres, mais tout cela, dans un respect mutuel. [...]

AU PROGRAMME

Edito - 1

Le mot de l'instructeur - 2

De la prévention... - 3

Ils nous racontent - 4

Ils ont participé - 6



Bulletin de l'Aéroclub du Puy
Aérodrome du Puy - Loudes
43320 CHASPUZAC

contact@aeroclubdupuy.com
<http://www.aeroclubdupuy.com>
Tél : 04.71.08.60.59

[...] Alors, amis pilotes, lorsque vous monterez dans nos Robin DR 400, pensez aux personnes qui vous permettent de voler, sans danger, avec des avions entretenus dans notre atelier, pour assouvir votre passion.

Je ne manquerai pas de nommer André Thomas, détenteur d'une licence de mécanicien aéronautique qui est responsable technique et Jean Cortial qui s'occupe du suivi de la navigabilité. Les tâches qui lui incombent sont de nature à la fois technique et administrative :

- mise à jour documentaire,
- suivi des SB, CN,...
- suivi des potentiels,
- gestion des modifications et des réparations,
- préparation des dossiers de travaux,
- tenue à jour des documents aéronaf et moteur,
- etc...

Pour rappel, Jean est un autodidacte. Il a dû rapidement intégrer, avec la rigueur qu'on lui connaît, des éléments qui pour le commun des pilotes seraient du charabia. Son univers est fait de tableaux remplis de chiffres, de « form one » et de bien d'autres délices (et non d'hélices) dont je me garderai bien d'en faire l'énumération de peur que l'indigestion ne vole jusqu'à vous.

En tant que Président de l'Aéroclub du Puy et Dirigeant responsable de l'unité d'entretien, je tiens à le féliciter pour son travail d'une grande qualité.

Jean, merci pour ton charisme !

A présent il est temps de découvrir ce nouveau papa yankee qui j'en suis sûr, vous ravira. Bonne lecture et bons vols à tous. N'oubliez pas, nos mécaniciens ont bichonné nos avions, alors...

Volez prudemment !

Denys André



LE MOT DE L'INSTRUCTEUR

Cette période estivale fût riche en heures de vol et en événements. Sur la période Juillet et Août nous avons effectué pas moins de 100 heures de vol dont 50 en double commande. Une météo clémente et la mobilisation des membres du club ont permis de rattraper la faible activité du début d'année.

Outre ce constat positif, nous sommes heureux de constater que l'école a repris son souffle. Après un début d'année assez calme, les prévisions en terme d'heure ont été légèrement revues à la hausse et sont similaires à celles de l'année dernière.

Nous avons effectué depuis le début d'année, 120 heures de vol d'instruction dont la moitié effectuée par les élèves. L'autre partie des vols en double a été effectuée par des pilotes qui ont demandé un renforcement de leurs acquis (pannes moteur, décrochage, vol de prorogation de licence, etc.....).

De nouveaux inscrits sont venus conforter nos effectifs. Nous leur souhaitons la bienvenue et espérons qu'ils s'intégreront tous aussi aisément qu'Arnaud.

L'école est à présent constituée (par ordre alphabétique pour ne froisser personne, ces demoiselles d'abord, nous en comptons peu, à nous de les choyer) de :

- Cassy BERGUET
- Sophie VINCENT
- Arnaud BOULANGER
- Nicolas BRUN
- Nicolas CHAPUS
- Julien ROCHETTE
- Maxime VINCENT
- Stéphane ZEITLER

Gérald Stéphane



DE LA PRÉVENTION...

GRÂCE À LA «PRÉ VOL»

La visite pré vol : Rituel curieux voire loufoque pour les non initiés, elle n'en est pas moins réglementairement obligatoire et impérative pour le bon déroulement de tout vol.

C'est un peu comme si, à chaque fois que vous allez faire un trajet, vous faisiez un tour de la voiture pour vérifier la pression des pneus, les niveaux (huile, liquide de refroidissement, ...), la quantité d'essence, les essuie-glaces, etc.

En voiture, on s'en dispense, car la défaillance éventuelle d'un élément n'aura comme conséquence que de vous faire arrêter sur le bord de la route. En avion, c'est plus difficile.

Pour une raison inconnue, ils n'ont jamais construit de routes là-haut et donc, on ne peut pas s'arrêter sur le bord.

Il faut donc s'assurer que tout ira bien une fois dans le ciel. Bien sûr, nous ne sommes pas mécanos, on ne peut pas faire une révision de l'avion avant chaque vol. Mais on peut s'assurer de vérifier tout ce qui peut être visuellement vérifiable.

Typiquement, cela consistera à vérifier le bon débatement des différents commandes (ailerons, direction, profondeur) ainsi que leurs sens de montage (ce serait bête que le mécano ait fait une erreur et que les commandes soient inversées), et leurs attaches, le bon état des différentes surfaces de l'avion, le fonctionnement des feux, de l'avertisseur de décrochage, l'essence : quantité à bord. On draine une certaine quantité pour vérifier la présence éventuelle d'eau ou de sédiments au fond du réservoir, ainsi que pour vérifier que la couleur de l'essence est la bonne, une autre couleur signifiant qu'on a mis un autre type de carburant.

On vérifie la quantité d'huile, l'aspect général du moteur (encore une fois, on est pas mécano, mais s'il y a des éclats d'huile de partout ou si un piston a traversé le bâti moteur, ce sont des choses

qu'on devrait remarquer), la bonne attache du pot d'échappement, les entrées d'air non bouchées, la courroie d'alternateur et tout un tas d'autre chose.

La visite pré vol peut durer un certain temps, mais elle seule vous garantira de ne pas mourir bêtement. Ce n'est pas une assurance-vie, car quelque chose peut bien sûr casser en vol, mais ça évitera d'être victime d'un problème que l'on aurait pu déceler au sol, bien tranquillement.

Ce serait bête que mes derniers mots soient « Ah oui... c'est vrai, j'avais oubliééééééé ».

J'attire également l'attention sur le fait que la pré vol doit être faite dans le calme et la concentration. Pas question que vos passagers ou quelque d'autre viennent semer le trouble dans ce rituel. Pensez aux équipage de la patrouille de France qui prépare leur vol. SILENCE ! Ils n'aiment pas être dérangés.

Votre pré vol doit être faite dans ces conditions. C'est le seul moyen pour que vous n'oubliez pas de vérifier une partie vitale de l'avion qui peut être vérifiable !

Pensez à ce pilote fort chanceux qui est parti en vol sans ôter la barre de traction de l'appareil et est passé très proche d'une fin aussi tragique que stupide.

Bref, dites vous donc la chose suivante :

« Quand je fais ma prévol, je cherche une raison de ne pas aller voler ».

C'est une saine philosophie !

Gérald Stéphan

ILS NOUS RACONTENT :

STÉPHANE ZEITLER



Cela faisait de nombreuses années que je souhaitais découvrir l'univers de l'aviation (qui n'a pas rêvé un jour de piloter un avion ?), en me disant que je verrai cela plus tard, à l'occasion.

L'occasion s'étant présentée, notamment grâce à la proximité géographique de mon nouveau domicile et le fait que je connaissais l'instructeur du club, Gérald Stephan, j'ai franchi le pas en faisant un baptême en octobre 2009.

Mon intérêt pour cette activité s'est tout de suite confirmé. J'étais bien évidemment attiré par le vol en lui-même, mais également par l'aspect technique et réglementaire de la discipline : quelles étaient les forces en action permettant à un objet beaucoup plus lourd que l'air de s'y maintenir et d'y évoluer ? Quelles étaient les règles de l'air permettant aux avions de voler en sécurité ? Comment était organisé l'espace aérien ? Comment communiquaient les pilotes entre eux, et avec le contrôle aérien ? etc...

J'ai donc commencé ma formation sur un Robin DR-400 peu de temps après le baptême. Les leçons de pilotage s'enchaînent alors progressivement et logiquement, et se déroulent en parallèle de la formation théorique. Chaque vol est précédé d'un briefing, où la théorie étudiée au sol s'applique ensuite en pratique lors du vol, ce qui favorise la compréhension globale grâce à l'interaction des 2 domaines. A la fin du vol, un débriefing permet de mettre l'accent sur les points à améliorer, mais également de confirmer et de valider les points positifs et les techniques de vol assimilées.

On prend progressivement conscience que l'on arrive à piloter un avion, jusqu'au moment où le moniteur vous sent prêt à voler seul, à être « lâché ». On applique alors seul toutes les manœuvres maintes fois répétées en double commandes, avec l'appui radio du moniteur qui se tient en bord de piste. Après avoir été lâché, on

peut partir voler, seul, dans un rayon de 30 kms de l'aérodrome, avec l'autorisation de l'instructeur et en contact radio avec lui.

J'ai été lâché en juillet 2010. Je continue en parallèle les leçons pour passer le brevet de base, et compte poursuivre vers la licence de pilote privé qui permet de voler dans toute la France, et toute l'Europe si on possède la qualification aéronautique de langue anglaise. De beaux moments en perspective...

Stéphane

CASSY BERGUET



Mon premier vol solo...

Après une vingtaine d'heures en double commande avec Gérald, il a pris la décision de me lâcher.

Le 30 Juillet 2010, alors que je venais d'effectuer 3 tours de piste avec mon instructeur, celui-ci m'a laissé seule à bord sur le parking de l'Aéroclub du Puy et m'a demandé d'effectuer un tour de piste standard. Très stressée et en même temps excitée par l'idée de voler toute seule, j'ai vérifié 3 fois au moins mes check-lists avant de m'aligner enfin piste 33 herbe. Une fois alignée, le stress est parti et l'impatience a pris le dessus. Je m'annonce, mets les gaz et hop, c'est parti pour un tour de piste !

C'est en vent arrière que je me suis surprise à parler au Sierra Hotel, « ça va bien se passer mon titi, on va y arriver ». Cependant, arrivée en finale, la panique me gagne. Je vérifie mes paramètres et je poursuis...

Le sol se rapproche, je fais un trois points, l'avion rebondit et je remets les gaz. Raté ! Dommage, mais pas le temps de réfléchir, deuxième tour de piste et même panique en finale, la peur de refaire la même erreur que lors de mon précédent atterro m'a fait oublier le plus important de mes paramètres : la vitesse ! [...]

[...] Le sol se rapproche et je suis trop rapide, j'arrondis, touche, rebondis, 2ème remise de gaz. À partir de ce moment, je n'ai plus peur, je suis juste énervée contre moi-même. J'ai donc fait un autre tour de piste et arrivée en finale, je me suis concentrée plus que jamais. En courte finale, mon instructeur m'a guidé à la radio et j'ai enfin posé et contrôlé le BUSH.

Aujourd'hui, grâce à mon lâcher, j'ai obtenu une bourse de la FFA qui va m'aider à poursuivre ma formation à fond, parce que j'ai dans l'idée, figurez-vous, de passer le brevet de base avant la fin de l'année !

Cassy



ANTHONY VILLEVEILLE

Nous sommes le 22 Aout 2010...

Un jour pas comme les autres commence, le jour du tant attendu du « test PPL ».

7h du matin à l'aérodrome de Loudes, le soleil se lève, le temps est clair et la dégradation de la météo n'est prévue que pour le début d'après-midi.

La prévol effectuée, à 7h10 les roues quittent la piste 33 du puy pour se poser 30 min plus tard sur le goudron clermontois.

« F-GJZT, roulez parking V rappelez pour quitter », Pierre Chalard (le testeur) nous attendait. Il nous indique alors où se garer. Le moteur s'arrête et la pression monte...

Présentation rapide, le test commence par le traditionnel briefing avant vol. Expédié en quelques minutes, on grimpe dans l'avion. Gérald prend place à l'arrière histoire de voir toutes les bêtises que j'allais faire !!

« On décolle direction St Yan... La suite on verra une fois là-haut ! » me dit le testeur.

Le roulage pour la 08 s'effectue sans encombre. On décolle, 500ft sol, cap 045° direction St-Yan. Un touché à St-Yan et c'est reparti : « on se dé-

route sur Ambert, je te prends l'avion le temps que tu prépares ton déroutement ». Malgré l'altimètre qui fait des siennes (il ne voulait pas m'écouter !!) nous arrivons tant bien que mal vertical la Pierre sur Haute.

Le testeur prit la parole à la radio :

- « Clermont du F-GJZT, vertical la pierre sur haute pour prendre cap sur S de Clermont »

- « F-ZT vous n'allez pas sur ambert ? »

- « Négatif du F-ZT, c'est pour un test PPL on souhaite rentrer sur S et faire de la maniabilité au sud du point S »

Voilà que la contrôleuse devient alors subitement très gentille avec moi me dégagant l'espace aérien !

Alors que j'entends à la radio « Bonne chance à celui qui passe son PPL » je demande l'autorisation de descendre et je prends le cap sur S ».

Après une vingtaine de minutes d'exercices de maniabilité plus ou moins réussis (n'est-ce pas Gérald ?!), nous repassons verticale LFLC pour des exercices PTE et panne après décollage.

Nous finissons par nous poser sur la 08 après 2h05 de vol. Nous retournons parking V j'ouvre la verrière et le testeur me dit « Félicitations » ! J'en conclus donc que j'ai réussi le test !

Suit alors le débriefing, sans réaliser vraiment que je venais d'avoir le PPL...

Je venais de faire un pas de plus vers le rêve que j'ai depuis que je marche...

Celui de voler et d'un jour devenir pilote !

Je voudrais, pour finir, remercier particulièrement mon instructeur préféré (j'ai bien évidemment nommé Gérald) pour tout ce qu'il m'a brillamment enseigné !!

Anthony

EN EXCLUSIVITÉ

DANS LE PROCHAIN PAPA YANKEE

Un point sur les préparatifs des 80 ans du club et des 100 ans d'aviation dans le Velay :

- les ambitions,
- les objectifs,
- les projets en cours.

Nous vous rappelons que **toutes les bonnes volontés sont les bienvenues.**

Vous avez des idées, du temps libre et de la motivation à offrir, n'hésitez pas à participer aux réunions.

Renseignez-vous auprès d'un membre du bureau pour en savoir un peu plus !

ILS ONT PARTICIPÉ

à la rédaction de ce Papa Yankee

Cassy BERGUET

Denys ANDRÉ

Gérald STEPHAN

Anthony VILLEVIEILLE

Stéphane ZEITLER

Bastien VERDIER



Si vous avez une idée d'article, que vous souhaitez proposer des rubriques ou que vous avez remarqué une erreur dans un article, n'hésitez pas à nous en informer :

bastien.verdier@aeroclubdupuy.com
contact@aeroclubdupuy.com

**BONS VOLS ET
À BIENTÔT À L'AÉROCLUB**
