



## Le Ciel du Haut-Doubs



N° 8

2008

### Agenda

- 4 avril : Assemblée Générale
- Avril : Journée nettoyage de printemps
- 17-18 mai : sortie club à Cannes - Mandelieu
- 4-5-6 juillet : sortie club en Corse
- 26-27-28 septembre festival du sport à Pontarlier

### Dans ce numéro

- Au revoir Loulou
- Un nouveau Piper pour notre aéro-club ?
- Ma qualif au Canada
- Baptême de l'air, vol avec passagers : mode d'emploi
- De qui est-ce ?
- Un peu de vocabulaire : homonymie

### Assemblée Générale

Vendredi 4 avril  
à 20h00  
au clubhouse

### Au revoir Loulou



Hommage de notre Président au cours de la messe d'enterrement.

« Loulou, tu nous rassembles aujourd'hui pour te dire "Au revoir" et pour t'exprimer une amitié profonde forgée au cours des 15 années que nous avons passées ensemble à l'aéro-club de Pontarlier. Nous te savions très gravement malade à la suite de cette malheureuse opération qui devait être bénigne. Mais nous espérions voir ton état s'améliorer : même si cela devait être long, je prenais régulièrement de tes nouvelles auprès de ta soeur Lulu pour les communiquer à l'aéro-club où nous pensions souvent à toi. Mais

ces nouvelles, elles n'ont jamais été bonnes.

En dehors de tous les souvenirs que tu nous laisses, je garderai en mémoire le moment où, au soir du 15 juillet, nous avons rentré l'avion en plaisantant bien sûr, après ton vol qui devait être le dernier. Loulou était un homme passionné d'aviation. Il est entré à l'aéro-club de Pontarlier en mars 1992 où il a très vite obtenu son brevet de pilote : son carnet de vol totalise presque 1 000 heures de vols. C'était un pilote digne de ce nom : qualifié, sérieux, il n'hésitait pas à partir en voyage, à traverser la France dans tous les sens aux commandes de ses avions préférés. Nous nous étions promis de faire quelques sorties ensemble cette année mais hélas, nous ne sommes pas maîtres de notre vie.

Dès son arrivée au club, Loulou a acquis l'amitié de tous et, tout naturellement, il a été élu membre du bureau. Son pragmatisme, son bon sens, sa générosité, sa gaîté, sa franchise, son caractère faisaient de lui ce

qu'on appelle un bon vivant. Un bon vivant, on ne peut qu'être bien avec, et c'est le souvenir que tu nous laisses, celui d'un camarade, d'un ami.

Je sais que ta vie a été bien remplie : homme de conviction, travailleur infatigable, tu l'as prouvé par tes réalisations. Pour toi, il ne suffisait pas de dire, il fallait faire. Tu faisais et tu aimais ce que tu faisais. Après ta vie professionnelle, tu avais entrepris de rénover le "Castel" de Scey-en-Varais, tu n'en étais pas peu fier. Tu t'es intégré dans ton nouveau village. Je sais que tu faisais partie de l'association de chasse où tu passais de bons moments. Malheureusement cette nouvelle vie a été beaucoup trop courte et ton départ nous laisse tous désespérés.

A tes enfants, à ta maman, à tes soeurs, à ton amie, à ta famille je tiens à exprimer nos condoléances et la reconnaissance de l'aéro-club et sache Loulou que ton souvenir restera ancré au fond de nous-mêmes. »

*André Saillard*

### Un nouveau Piper pour notre aéro-club ?

De nombreux membres du club ont été déçus de voir le PA 28 disparaître de la liste des avions du club. Il est vrai qu'il était agréable à piloter. Mais que ces personnes se rassurent, un nouveau PA28 va bientôt venir regonfler les rangs des avions de l'aéro-club et ce dès le printemps prochain. Après différentes recherches, un Piper Cadet en tous points semblable à notre ancien modèle a été trouvé dans la région parisienne pour remplacer feu Papa Oscar. Le plus ? Un équipement supérieur : moteur et hélice neufs mais aussi peinture refaite. L'achat de cet avion a été finalisé et les travaux seront effectués par JGA à Gray. L'atterrissage de celui-ci sur le terrain de Pontarlier est espéré pour le mois d'avril. Nous en saurons davantage au cours de l'assemblée générale.

*Aurélie Naulin*



Piper Cadet (1989)

## Ma qualif au Canada

" - Rivière Rouge, Mont Tremblant de FC-FFHJ, aligné 03, prêt au décollage ! On y va !"



Ca y est : on vole enfin, ouf ! On a un beau lac devant nous (le lac Chaud) juste en bout de piste, pas très chaud d'ailleurs.



Cap sur le lac Caché ! Ce n'est pas une blague, c'est bien son nom donc, il faut le trouver, comme d'ailleurs tous les autres qui pullulent dans le secteur, tout l'art étant de les "dé-connaître" les -uns des autres ! Le lac Noir ne me paraît guère plus noir que le lac Blanc, le lac d'Equerre n'est pas plus « black » que le précédent, si vous voyez ce que je veux dire ! Sans omettre le lac Cinq Doigts, le lac Désert (y'a personne autour !), le lac Napoléon (sans doute à cause de sa forme en bicornes !) J'en aurai écumé une bonne quarantaine en tout !

Ah ! trouver d'où vient le vent, inspecter la surface de l'eau pour détecter les pièges, bien noter son cap en vent arrière, base, finale. En approche, arrondir et surtout pas trop tard ! Et simultanément – car tout est affaire de coordination – ajouter un peu de puissance moteur, puis, dès le toucher de l'eau, couper les gaz sans hésiter !

" -Tu vois, c'est pas si pire, comme on jase ici !

-Seulement, maintenant, il va falloir repartir ! "

Car, une fois dans l'eau, l'avion se comporte comme une vraie girouette : sortir les gouvernails pour naviguer, monter sur le redan...

On recommencera : par vent de travers, par vent fort, sur lac court et sur eau miroitante, c'est-à-dire sans une seule vague à la surface de l'eau, un vrai miroir, à peine troublé par quelques huards (canards noir et blanc) qui pataugent là, miroir dans lequel se reflètent les beaux nuages blancs du Mont Tremblant – haut lieu de la jetset new-yorkaise - et les longs vols d'outardes qui entament déjà, en piaillant, leur lente descente vers la Caroline du Sud, pour y passer l'hiver.

En finale, sur eau miroitante :

" -T'es à quelle hauteur ?

-J'ché pas, franchement, ché pas !

Sourire amical de Pierre-Etienne.

" -Bonne réponse. En effet, tu ne peux pas le savoir. C'est justement ça qui est très dangereux ! "

Ami(e) pilote, j'aurais aimé te conter encore, plus longuement, mon first amerrissage et mon first abordage solo.

Mais, franchement, le mieux, je crois, c'est encore d'y aller. Tu aimeras alors cette période de l'été indien qui voit le rouge de l'érable devenir de jour en jour plus éclatant, jusqu'à atteindre cette couleur brun-rouge écarlate, annonciatrice des premiers frimas.

Et, si tu es chanceux, tu pourras découvrir au sortir d'une vallée marécageuse et déserte, au radada des tourbières, comme accroché au bout de ton hélice, un orignal plus perturbé par les chasseurs qui le sortent du bois que par le bruit de la machine. Alors là, je te l'assure, tu en prendras plein les mirettes !

Vraiment, parfois, ça vole trop vite un avion !

Gérard Boichut

(\*) Ecole créée par Pierre-Etienne de Lamartière, jurassien de Poligny à La Macaza, petite localité au nord-nord-ouest et à 2h de route de Montréal.

[Site internet](http://www.aeroloisirs.com)

[www.aeroloisirs.com](http://www.aeroloisirs.com)

[E-mail](mailto:aeroloisirs@lannon.qc.ca)

[aeroloisirs@lannon.qc.ca](mailto:aeroloisirs@lannon.qc.ca)



## Baptême de l'air, vol avec passagers : mode d'emploi



Voici en préambule quelques rappels de réglementation pour deux types de vols bien différents que sont :

- ✓ d'une part, le baptême de l'air (prévu par la réglementation) et pour lequel l'aéroclub de Pontarlier est en droit de pratiquer un tarif spécial.
- ✓ d'autre part, le vol avec transport de passagers, prévu par les privilèges des détenteurs de la licence PPL (cas des vols Mont Blanc par exemple).

### Vols de type baptême de l'air

Le pilote doit :

- Être détenteur du PPL,
- Totaliser plus de 200 heures de vol sur avion,
- Totaliser plus de 30 heures de vol dans les 12 derniers mois,
- Avoir effectué sa visite médicale aéronautique il y a moins d'un an (attention aux pilotes de moins de 40 ans, la visite médicale est valable 2 ans).

Le vol doit :

- Durer moins de 30 minutes (à fortiori 30 minutes bloc-bloc est acceptable),
- Décoller et atterrir sur le même aéro-drome.

Remarque : il est primordial de bien respecter tous ces critères, dans le cas d'éventuels contrôles de l'autorité a posteriori, et bien évidemment en regard de nos assurances.

- 👉 **PPL > 200 h**
- 👉 **> 30 h/12 derniers mois**
- 👉 **Visite médicale < 1 an**
- 👉 **Durée vol < 30 mn**
- 👉 **LFSP – LFSP**

### Transport de passagers sur d'autres vols (cas des vols Mont Blanc)

Tout titulaire d'un PPL (ou TT) peut, dans le cadre de ces prérogatives, transporter des passagers. Paradoxalement, il est possible de le faire avec une licence à jour, en s'affranchissant des contraintes de la législation "baptêmes". Néanmoins, la grande différence réside dans le fait que le vol ne doit pas être rémunéré.

Cela dit, il est possible que les passagers participent aux frais du vol (i.e le coût de l'heure de vol). La jurisprudence entend par là un partage équitable du coût de l'heure de vol entre les occupants.

- ✓ **3 décollages**
- ✓ **3 atterrissages**

}

**Dans les 3 derniers mois**

Attention : dans tous les cas, avant d'embarquer des passagers à bord, la réglementation nous impose d'avoir effectué en tant que CDB, 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois. En début de saison après un hiver long par exemple, on est vite "hors des clous", 3 mois passent vite. Refaites au moins 3 tours de piste ou même pour ceux qui ne volent pas souvent, demandez à un instructeur de vous accompagner.



Rappel : les vols sur le massif du Mont Blanc ne s'improvisent pas, et bien que la réglementation ne l'impose pas, le club souhaite que tout détenteur du PPL voulant se rendre sur le massif avec un avion du club, ait effectué au préalable une séance d'instruction avec un FI, afin d'appréhender les nombreuses particularités de ce type de vol (altitude, plafond de sustentation, Vi, puissance, hypoxie, aérologie en montagne, espaces aériens, FPL, ...)



*Philippe Collette*

## De qui est-ce ?

C'est proprement divin. Divin et inexprimable par la parole. L'instant où l'on abandonne la terre est une douceur infinie. C'est alors que l'on ressent une sensation absolument nouvelle. J'en ai le cœur battant. Plus, j'éprouve tout de suite une béatitude comparable à la jouissance physique. C'est un plaisir indicible, inoubliable. Je ne saurais le comparer qu'à ces trop rares moments de suprême bonheur dont on se souvient toujours parce qu'ils sont dans notre vie des points de re-

père lumineux. L'atterrissage est un réveil, une volupté qui s'arrête. Il reste en moi le besoin de satisfaire un désir profond. Je l'ai à peine goûtée, cette joie immense et nouvelle qui m'a brisé d'émotion et de curiosité. Et je ne pense plus qu'à recommencer à voler.

Extrait d'un article paru dans le "Corriere della serra" en 1909.





**Equipe de rédaction**

Aurélie Naulin  
Chantal Oudet  
Claude Gigon  
Thomas Nicod

Vous souhaitez partager une expérience, faire part d'un point de vue sur l'aviation, n'hésitez pas, contactez l'équipe de rédaction.

**Sites @éro**

Site d'apprentissage et de perfectionnement au pilotage avion. Il permet entre autre le téléchargement de didacticiels ou d'applications. Très intéressant.

<http://pilotima.stools.net>

**%Stat%**

	Déc.	Jan.
JO	00h00	05h35
BI	09h10	22h25
RF	16h55	24h05
PX	05h15	18h45
Total	31h20	70h50
Var/06	-53h30	+35h30

	Fév.
JO	08h15
BI	33h15
RF	29h40
PX	6h25
Total	77h35
Var/06	+20h55

**Un peu de vocabulaire : homonymie**

Ayant un peu de temps à tuer, je cherche dans un dictionnaire la définition du mot **VOLER.**

1- Voler : s'approprier le bien d'autrui de façon illicite.

2- Voler : se déplacer par voie aérienne (je ne peux m'empêcher d'y ajouter ma définition personnelle : prendre un plaisir immense à s'approprier cet espace merveilleux qu'est le ciel).

Il me semble que tout candidat s'inscrivant dans un aéro-club opte tout naturellement pour la définition n° 2 et doit se demander pourquoi je suis allée relever la première définition.

Eh bien voilà : depuis quelque temps, il faut avouer qu'à notre cher aéro-club, la définition n°1 est en vogue : effractions de serrures, caisse vidée, sac à main envolé avec tout son contenu, disparition d'outillage, de webcam et de matériel de pilotage (casques, cartes, planche de log avec nav) ... sale année 2007 ! Émettons le vœu que 2008 voie à nouveau la définition n°2 reprendre sa place et évincer définitivement son homonyme qui ne fait que jeter trouble et suspicion !

Cependant, je ne peux m'empêcher de vous faire part d'une interrogation qui occupe maintenant mon esprit :

**UNE PETITE CAUSE PEUT-ELLE PARFOIS AVOIR DE GRANDS EFFETS ?**

Samedi, 6 octobre 2007 : nav en boucle prévue à destination de Chambéry, Annecy, Evian, SPR, Vallorbe, avec Jean-Louis et une de mes amies comme passagère. A Chapelle-des-Bois, le temps se gâte et nous

faisons demi-tour, renonçant au voyage.

Jeudi, 11 octobre 2007 : même nav prévue l'après-midi. Il fait beau sur Pontarlier. A la maison, je prépare mon matériel vers 11 heures. Stupeur ! Je m'aperçois que je n'ai ni ma planche de log, ni ma préparation de nav. Pensant les avoir oubliées dans le PA28 la semaine précédente, je me rends donc au club pour les rechercher : rien nulle part ! Je refais donc ma préparation.

J'apprendrai plus tard que ma planche et ma préparation, laissées sur le tableau de bord du PA28 le 6 octobre, avaient été rapportées au club house et déposées sur la grande table en salle des pilotes. Malheureusement, comme beaucoup d'autres objets au club (voir ci-dessus définition n° 1), elles se sont envolées ...

Quand Jean-Louis arrive, nous recherchons encore une fois mon matériel à bien des endroits. Nous décollons donc ¼ d'heure plus tard que prévu. Un quart d'heure, c'est peu, mais sans cette perte de temps due à de la disparition de mon bien, peut-être serions-nous passés en Haute-Savoie avant la brusque dégradation de la visibilité. On dit cela après coup, mais sait-on jamais !

**PETITE CAUSE ... GRANDS EFFETS ? ... ON PEUT LE PENSER ?**

*Chantal Oudet*

**Voler**



**ou voler ?**



**Pêle-mêle**

**Infos Mécanique ...**

Il est envisagé de changer les axes du train principal du C152 pour éliminer le shimmy de celui-ci. La roulette de queue du BLJO a été réparée suite à une perte d'un roulement.

**Infos Comité ...**

Le remplacement de Louis Perriot-Comte, membre du comité décédé, a été évoqué. Selon les statuts celui-ci peut être remplacé mais ce n'est pas une obligation. La place peut rester vacante jusqu'à la fin du mandat du membre concerné. Contrairement à la décision prise dans des circonstances similaires il y a deux ans, la décision de ne pas remplacer Louis Perriot-Comte a été prise par vote six voix contre trois.

**Examens théoriques 2008**

✓ Dates PPL

- 7 mai : Marsannay
- 4 juin : Pontarlier
- 26 août : Dole
- 1er octobre : Marsannay
- 19 novembre : Marsannay

✓ Dates brevet de base

- 14 mai : Marsannay
- 4 juin : Pontarlier
- 26 août : Dole
- 24 septembre : Marsannay
- 12 novembre : Marsannay

*Rappel : toute inscription aux épreuves théoriques doit être envoyée au moins 2 semaines avant l'examen.*

**Infos Instruction ...**

Johann Locatelli est en stage instructeur. Il devrait terminer sa formation au mois d'avril et viendra renforcer l'équipe d'instruction de notre club.

