

Victor Zouloù



N° 20

Le mot du Co-Président Patrick Gaudin :



Et bien, cette année, nous sommes sur la même voie d'excellence que l'année passée en terme d'heures de vol et de délivrance de brevets (455 heures en mars et 3 brevets ULM, 2 Brevets de Base, 5 PPL) Les nouveaux brevetés sont pour la plupart des jeunes, car à l'aéroclub de

Revel, l'essentiel des heures de vol est consacré à l'instruction de jeunes pilotes issus du BIA et du Team Leader. D'ailleurs, c'est le moment de souhaiter aux nouvelles recrues du BIA de réussir avec brio leur examen qui leur ouvrira je l'espère, les portes des métiers de l'aéronautique.

La météo estivale devrait maintenant nous permettre d'envisager de nombreuses réservations sur nos avions et ULM. Par ailleurs, l'Océanair devrait rejoindre la flotte avion d'ici quelques mois.

Toutes les conditions sont donc réunies pour que nous battions un record d'heures de vol cet été. Je vous souhaite à tous de belles navigations sur nos belles machines.

Les jeunes BIA de l'Aéroclub de Revel ont fait fort en 2016, 100 % de réussite et tous avec mention.

Bravo et Félicitations à eux et à leurs formateurs.

Mention Très Bien : Alexandre Marty, Dorian Saurat, Héïa Dexter, Pierre Valax, Simon Somabère, Yohan Lauret.

Mention Bien : Enzo Galinié, Loris Leblond, Maylis Levêque.

Mention Assez Bien : Mathias Chantôme.



André Turcat s'est éteint, le 4 janvier 2016, en soirée.



Celui qui restera pour beaucoup le plus célèbre aviateur français de l'après-guerre, était aussi un grand intellectuel. En 1962, Turcat entre à Sud-Aviation où il travaille à la mise au point de l'atterrissage automatique sur le bi-

réacteur Caravelle et en devient, en septembre 1964, le directeur des essais. Au cœur de Sud-Aviation, qui deviendra en 1970 Société nationale industrielle aérospatiale (Snias), le nom d'André Turcat se voit désormais associé à celui du Concorde. Dès lors, sa notoriété va dépasser le cercle restreint des amateurs aéronautiques et acquérir très vite une renommée nationale voire internationale. En effet, plus que le pilote d'essai du Concorde, André Turcat restera le Monsieur Concorde, celui qui mettra toute son autorité et sa passion pour défendre l'avion supersonique. C'est cette activité intellectuelle qui aura empli sa vie entière, avec un regain continu depuis qu'à l'âge de 56 ans, quand il avait mis un terme à sa prestigieuse carrière de pilote d'essais et de directeur des essais en vol du programme Concorde. Il n'avait plus touché un manche à balai durant plusieurs décennies, jusqu'à ce que ses camarades d'Airbus, notamment Jacques Rosay, le convient à s'asseoir à nouveau dans un poste de pilotage. En l'occurrence, celui de l'A380. De cet ultime vol, il parlait avec enthousiasme et reconnaissance. Et se félicitait d'avoir été à l'origine d'un livre écrit à trois, avec Pierre Sparaco et Germain Chambost, recueil de portraits d'hommes des essais en vol de l'après-Seconde Guerre mondiale, qui avaient porté haut les couleurs de la France. Dans « *Épopée française* » (Pascal Galodé Editeurs), on y retrouve Roland Glavany, chef pilote d'essais de Dassault Aviation, Jean Dabos, qui, après le défrichage d'hélicoptères expérimentaux, participa à l'aventure Concorde, Jacques Guignard, l'homme du « *Trident* », pilote du premier vol du supersonique franco-britannique, Jean Sarrail, pilote du Leduc à statoréacteur, une des réalisations françaises qui ont fait l'admiration du monde entier...



le Criquet Pelerin (*Schistocerca gregaria*) par Bernard Vilotte Janvier 2005



Lutte antiacridienne en Algérie

Mardi matin, temps magnifique sur l'aérodrome de **Montpellier- Candelargues**. La température est proche de zéro degré, et il n'y a pas un souffle de vent. Je rencontre **Charles**, le responsable des vols : c'est

un Instructeur qui connaît bien les avions de la compagnie et je dois être lâché sur **Cessna 188, Grumann AGcat, et Trush S2R**.

La veille, un pilote, engagé comme moi pour cette mission, a eu un problème à l'atterrissage lors de son lâché sur **Grumann** : forte embardée, sortie de piste, l'aile et une fusée de roue fortement endommagées et grosse frayeur à la clé. Pour un Pilote, se crasher est moralement très dur et nous le plaignons beaucoup, surtout qu'en plus de travailler avec les mécanos pour réparer ses dégâts, il ne sera pas retenu pour la mission. Suite au crash du **Grumann**, le patron de la Société décide de faire repasser tous les Pilotes par les mains de **Jean Michel**, qui a assuré les formations à la qualification d'épandage agricole à la plupart d'entre nous sur son **Piper PA 18-150**. Pour ma part, le vol se passe très bien : les coups de palonniers intempestifs à contrer sur les phases de roulage, au décollage et à l'atterrissage, les atterrissages deux points dits « atterrissage de piste », les atterrissages de précision, et les tenues d'axes très importantes tant au décollage qu'à l'atterrissage. L'entraînement se termine par un vol de contrôle en compagnie du patron de la société qui est un excellent Pilote sur toutes ses machines et qui a un jugement aussi précis que direct. Ici, la courtoisie n'est pas de mise et les décisions sont sans appel, la sécurité étant le maître mot, et c'est très bien comme ça !

« Bon, me dit-il, vous voyez avec **Charles** pour la suite, ce sera d'abord un lâché sur **Cessna 188**. »

Le **Cessna 188** est un appareil de 300 cv à trains classiques qui d'une certaine manière constitue un intermédiaire entre les avions que nous avons l'habitude de piloter dans nos aéro-

clubs, et les gros. Le Cessna n'est pas difficile tant que le vent est dans l'axe, ce qui est le cas aujourd'hui, mais dès qu'il devient travers, c'est une autre histoire : la roulette de queue n'étant pas du tout conjuguée, gare à la sortie de piste !! Désormais, les appareils que je vais utiliser, sont tous monoplaces, l'instructeur reste au sol avec le radio, ce qui en cas de difficultés n'est pas d'une grande efficacité, mais rassure tout de même pas mal. La mise en route des 300 cv injection ressemble à celle du **TB 20**, la visibilité vers l'avant est moyenne, mais correcte. Je commence par un roulage aller-retour sur la piste afin de « sentir » le comportement de l'appareil, puis je décolle sans problème. Après quelques virages en secteur, je débute les « touch and go ». Je ne rencontre aucune difficulté et les conditions de vol sont excellentes. Bilan : OK pour le Cessna.

Après un sandwich en guise de repas de midi, je fais connaissance avec mon futur appareil. Il s'agit du **S2R Trush**, une espèce d'engin aussi énorme qu'antique, et un très impressionnant **2,6 tonnes** à pleine charge. L'installation à bord est surprenante : le poste est grand, le siège ne se règle pas -donc pour les petits prévoir des



coussins, la position de pilotage rappelle un siège de gynécologue, les jambes largement écartées pour atteindre les ensembles palonniers freins. De plus, l'instrumentation est des plus sommaires, et plutôt que d'en faire un compte rendu fastidieux, je vais mettre en évidence **ce qui lui fait défaut** : un directionnel, un horizon artificiel, un VOR, un radio compas. Pour les instruments contrôle moteur, la température huile fonctionne, ainsi que l'EGT, la PA et la RPM. En revanche, **les jauges sont fausses** et indiquent d'un côté le plein en permanence, et de l'autre les trois quarts également en permanence !! Le plus impressionnant est l'absence de visibilité vers l'avant. En effet,



entre le neuf cylindres étoile de **600 CV** situés à plus de 4 mètres et le poste de pilotage se trouve une cuve de **1200 litres** destinée au produit à épandre, et en convoyage à nos valises. La mise en route, « clear prop », hélice drapeau, plein riche, premières injections pour amener l'essence des ailes aux primers, ensuite

cinq injections primers, ensuite vingt injections avec la commande de gaz, et démarreur, compter cinq passages de pales avant de mettre les magnétos sur both, et alors là, si les dieux sont avec vous, ça démarre dans des tourbillons de fumées et un boucan

assourdissant. Après la mise en route, ralenti et hélice plein petit pas, ceintures ou plutôt harnais, ficelé comme un saucisson, radio, et annonce roulage. **Charles**, mon instructeur, me donne les consignes pour me familiariser avec la « bête ». Roulage à faible allure pour rejoindre la piste dans



l'herbe - ça saute à la moindre bosse que ça en est impressionnant les roues sont aussi grandes que celles des camions. Le manche arrière est à tenir à deux mains et les biceps se tétanisent rapidement, il empêche de tourner sec en verrouillant la roue de queue. Pour les virages serrés, il faut repasser manche avant, alors là ça tourne tout seul sur place style girouette. Les premiers allers-retours sur la piste se passent bien **mais il faut savoir** qu'un désaxement de plus de vingt degrés en phase de roulage rapide au sol est quasiment impossible à rattraper, ce qui implique une sortie de piste garantie. La mise en ligne de vol et l'arrêt me rassurent, je commence à le sentir un peu. Sur les conseils de **Charles**, j'effectue un alignement décollage pour un peu de mania verticale terrain, une fois parti et com-



pensé ça vole comme tous les avions, il ne faut pas oublier les palonniers pour contrer les 600 chevaux. Approche stabilisée à **85 mph** pleins volets, les touchés se passent bien, le

manuel de vol préconise des atterrissages deux points, parfois j'en compte plusieurs dans la séquence, les conditions de vol sont idéales. Après une heure de vol et aucun problème, nous chargeons **700 litres d'eau** dans la cuve pour une passe d'épandage sur le latéral de la piste, suivi d'une oreille, et pour finir un largage complet. L'appareil devient très mou à pleine charge, il faut faire attention à ne pas trop incliner et gare aux facteurs de charges surtout en virage. Le largage rapide de la charge permet de remonter tel une balle, perdre **700 kilos en 3 secondes**, ça fait trois G d'accélération. Le lâché est satisfaisant !



A SUIVRE !

Les Jeunes du BIA et du Team Leader invités de l'Ecole de l'Air.

Ce samedi 14 mai, organisé par l'Association récemment créée des Parents et Amis du Team Leader et sur l'invitation du Général Pollet, Commandant de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence et de Dominique Cordier de Delta Conseil, nos jeunes BIA et élèves-pilotes du Team Leader de l'aéroclub de Revel, ont eu la joie de participer à la journée « Ecole de l'Air/ Education Nationale/Entreprises ».



Cette manifestation fut pour eux, un véritable temps fort autour de leur passion et de la filière aéronautique.

Les jeunes ont pu s'informer sur les métiers et les formations du monde de l'aéronautique, tant civil que militaire.

Diverses expositions, des conférences, des stands professionnels, la présence des fédérations aéro, des écoles de formation, présentation de maquettes et d'aéromodèles, etc...

Pour nos jeunes, les deux points tant attendus furent la présentation au sol et en vol, même si la météo venteuse (20 à 40 nœuds soit 40 à 80 km/h) a rendu difficile ces démos.

Premier point fort, des avions de légende tels que le P51 Mustang de Fred Akary, le Fouga Magister, l'Américain T6, l'Arado 6, le Mirage 2000 et ce bon vieux Dassault Flamant, etc ; La patrouille Cartouche Doré nous a même gratifié d'une belle démo en vol le matin.



Deuxième point fort, les simulateurs, planeur, DR 400, ulm, bimoteurs, drones et aéromodélisme dans un premier hangar et ceux de la Patrouille de France virtuelle de chez Janus Cockpit dans un second, que nos jeunes ont assidument fréquentés.



Ils nous ont même effectué un vol en patrouille serrée à cinq pilotes, bravo les gars !



De retour à Revel, ils ont pleins de merveilleux souvenirs dans la tête, des choix d'écoles et de formations futures. Des vocations de pilotes sont nées à Salon de Provence en plus déjà des quatre grands ados qui se destinent à la Chasse et d'une future contrôleuse aérienne.

Vivement septembre où nous irons au Meeting aérien de Franczal, voir évoluer la Patrouille de France, la vraie cette fois et bien d'autres aéronefs au programme.

Vraiment l'Association des Parents et Amis du Team Leader et ses membres, c'est toujours plus fort et plus haut !



Petite confusion :

Un photographe travaillant pour Paris-Match devait faire des photos d'un gigantesque incendie de forêt dans le midi. Il appelle l'aéroport de Nice et demande un pilote. On lui répond qu'un Cessna avec son pilote seront prêts à l'emmener sur place dans deux heures. Deux heures plus tard, le photographe est sur le tarmac et trouve le Cessna et son pilote qui l'attendent. Il monte dans l'avion et crie:

- Allons-y!

Alors le pilote du Cessna met le moteur en marche, va se mettre face au vent et décolle.



En l'air, le photographe dit:

- Vous voyez les fumées là-bas, allez voler au plus près en vous plaçant au Nord. Ensuite, vous effectuerez plusieurs passages à basse altitude.

À ce moment là le pilote demande nerveusement:

- Mais pourquoi ?

- Ben, parce que je veux prendre des photos tiens! Je suis photographe à Match, pas marin pêcheur!!

Après une pause dans un silence pesant le pilote répond:

- Allez c'est une blague, hein?! Vous êtes mon instructeur ???..

Le Model Club d'aéromodélisme de Revel à cause d'une météo détestable, a été obligé d'annuler son Meeting annuel, au grand désespoir de tous. A l'entraînement du matin, il y avait déjà deux beaux avions de chasse, le Rafale et le J 10 chinois.



Une vache :

Suite à une panne moteur un pilote réussit un atterrissage d'urgence dans un pré. Comme il fait le tour de l'avion pour essayer de comprendre l'origine du problème il entend une voix lui dire : "vous avez eu un problème d'alimentation d'essence." Il regarde autour de lui et ne voit qu'une vache !

Terrifié il prend ses jambes à son cou, court jusqu'à la ferme voisine et frappe à la porte.



Comme le fermier apparaît, le pilote hors d'haleine lui explique que sa vache lui a parlé et a même tenté de lui expliquer ce qui n'allait pas dans son avion. Le fermier interroge le pilote : "c'était une vache brune ?" "Oui." "Avait-elle une tache blanche sur le front ?" "Oui, oui, exactement;" " Bon, c'est Marguerite. Ne faites pas attention, elle ne connaît rien à l'aviation."

Hé, C'est qui ce fou ? J'étais numéro un pourtant !



Bonnes vacances d'été et bons vols à toutes et tous !



Les jeunes BIA de l'Aéroclub de Revel ont fait fort en 2016, 100 % de réussite et tous avec mention.

Félicitations à eux et à leurs formateurs.

Mention Très Bien : Alexandre Marty, Dorian Saurat, Héïa Dexter, Pierre Valax, Simon Sommabère, Yohan Lauret.

Mention Bien : Enzo Galinié, Loris Leblond, Maylis Levêque.

Mention Assez Bien : Mathias Chantôme.

Voici leur trombinoscope :

Alexandre Marty



Dorian Saurat



Héïa Dexter



Pierre Valax



Simon Sommabère



Yohan Lauret



Enzo Galinié



Loris Leblond



Maylis Levêque



Mathias Chantôme

