



ACFR Flash Infos

Edito :

- ♦ Bulletin ACFR
- ♦ Faits marquants Juillet /Août 2017
- ♦ Activité aérienne
- ♦ Activités à venir
- ♦ Informations aéronautiques
- ♦ Recommandations diverses

Bulletin ACFR

Nous espérons que la période estivale aura été profitable à tous et que vous avez fait de beaux vols.

Dans ce bulletin, vous pourrez lire le récit d'un périple à l'étranger : « Air Bavair ».

Pendant cette période, l'évolution de la flotte ACFR a été un sujet de réflexion intense et a conduit à des modifications notables de la flotte. A lire impérativement....

Faits marquants Juillet- Août 2017

- « Air Bavair 2017 » (commenté par Arvind Badrinath)



« Air Bavair » Tel est le nom que nous avons donné à notre mission à trois avions (deux DR400-180 cv et le SPORTSTAR), du 21 au 23 juillet 2017, à destination du sud de l'Allemagne. Objectif : voir de beaux avions et de jolis paysages bavarois.

Nos « aptitudes à la langue anglaise » en poche, notre périple nous a conduit à mettre en pratique, dès le premier jour, cette qualification durement acquise avec des haltes à Bremgarten (EDTG) où sont basés les warbirds prestigieux de MeiersMotors, Kempten (EDMK) puis Bad Endorf (EDPC), deux terrains AFIS « champêtres » et accueillants au pied des Alpes bavaroises et de leurs beaux châteaux.

Le second jour a permis de survoler les superbes lacs du sud de Munich, puis de faire une escale à Rothenburg (EDFR), ville médiévale parfaitement conservée.

La soirée du 22 juillet a été passée à Speyer (EDRY), ville où se situe l'excellentissime *Technik Museum Speyer*, un musée abritant des véhicules anciens de tous types, des avions de chasse des années 60 à la navette spatiale russe en passant par un sous-marin allemand ou encore une collection de voitures de course des années 70. A visiter absolument !

Le 23 juillet, cap retour vers Etampes non sans un survol de la région de Verdun et de ses monuments. Au bilan, un total général de 33 heures de vol pour nos 6 pilotes et 1 navigatrice, mais surtout des excellents souvenirs pour notre équipée de 7 fans de l'aéronautique. Pour la logistique, RETEX très positif avec des taxes d'atterrissage tout à fait raisonnables tout au long du parcours (en moyenne 10€), des possibilités d'avitaillement en SP98 pour le Sportstar, et, heureusement, une météo VFR lors de chacune de nos étapes. Bref, une expérience mémorable que nous rêvons déjà de réitérer l'an prochain vers les Pays-Bas, l'Irlande ou le Danemark...

PS : Si l'expérience vous tente, n'hésitez pas à contacter l'un ou l'une des pilotes d'Air Bavair' 2017. Nous vous donnerons toutes les infos sur la préparation de cette mission.

Contacts : Nathalie Le Rest, Socheata Heng, Laurie Nolf, Nicolas Tessieras, Olivier François, Loïc Maudou, Arvind Badrinath

Faits marquants Juillet - Août 2017

• Evolution de la flotte de l'ACFR

L'évolution de la flotte de l'ACFR est un sujet de réflexion permanent. Durant la période estivale, certains événements déclencheurs ont amené à redéfinir la politique de la flotte de l'ACFR.

Lors de la réunion de CODIR du 30 août 2017, 9 membres sur 11 du CODIR étaient présents et les décisions suivantes ont été prises :

- La vente du VZ :

Pour mémoire, en début d'année, l'Aéroclub Louis Bonte était intéressé par le VZ (cf. PV de l'Assemblée Générale du mois de Mars 2017), mais les négociations ont été suspendues en Avril (cf. Flash Infos du mois d'Avril).

Une opportunité de vente du VZ s'est présentée courant Juillet. Le prix de vente à 62 500 € a été bien négocié.

Cette vente est actée et s'inscrit dans la continuité de la politique d'évolution de la flotte ACFR exposée lors de l'Assemblée Générale du mois de mars 2017.

Le F-GLVZ ne fait plus partie de notre flotte et n'apparaît donc plus dans Aeroinfo et n'est plus utilisable par les membres de l'ACFR.

- Le remplacement du VZ :

L'achat d'un nouveau DR 400-180 en remplacement du VZ est à l'étude depuis le début de l'année, mais les offres sont rares. Cet avion « relais » a été jugé nécessaire en attendant la sortie de l'Océanair prévu en 2019.



Une opportunité d'achat d'un DR 500 s'est présentée.

Le DR 500 est un avion de voyage long range haut de gamme. Il est équipé d'un moteur à injection, d'une hélice à pas variable et d'un pilote automatique. Cet avion est dans un parfait état.

Il permettra de former nos pilotes à la conduite de l'Océanair et ceci dans une ambiance très "DR 400". C'est un bon tremplin pour notre futur avion.

Compte tenu de sa consommation équivalente à celle d'un DR 400-180, le coût de l'heure de vol en sera très proche.

Cet avion sera revendu à l'arrivée de l'Océanair.

L'achat de cet avion est conditionné à la vente du Sporstar (voir page suivante).

Le principe d'achat de cet avion pour une somme de 120 000 € a été voté par les membres du CODIR.

Vote Contre : 1

Abstention : 2

La proposition d'achat du DR 500 pour une somme de 120 000 € est approuvée à la majorité des voix.

Faits marquants Juillet - Août 2017

• Evolution de la flotte de l'ACFR (suite)

• Vente du FR et son remplacement :

La vente du Sporstar est liée à la contribution de plusieurs facteurs :

- ⇒ Tout d'abord, le constat suivant : Le Sporstar ne répond pas aux objectifs que l'ACFR s'était fixés. Il ne rencontre pas le succès escompté et, notamment, il n'a pas « accroché » au niveau de l'école et des instructeurs.
- ⇒ Ce type d'appareil se dévalue plutôt rapidement et en fin de potentiel il n'est plus utilisable, ce qui n'est pas le cas des avions bois et toile. L'ACFR a perdu de l'argent avec cet avion.
- ⇒ Actuellement, il y a des acheteurs potentiels pour le Sporstar et sa vente semble propice.
- ⇒ L'opportunité d'achat d'un petit Prince F-BSOA à faible coût (16 500 €) pour le remplacement du FR a été un élément déclencheur.



Ce DR 315 est volable en l'état, mais n'est pas très « beau ». Les équipements sont d'origine, mais le moteur a encore beaucoup de potentiel. .

Dans tous les cas, l'achat de cet avion est une bonne occasion soit afin de remettre un DR 315 dans la flotte, soit pour l'utiliser en tant que pièces détachées.



Faits marquants Juillet - Août 2017

• Evolution de la flotte de l'ACFR (suite)

- **La proposition de vente du FR a été votée par les membres du CODIR.**

Vote Contre : 1

Abstention : 2

La proposition de vente du FR est approuvée à la majorité des voix.

L'achat du DR 315 F-BSOA va permettre de disposer immédiatement d'un deuxième avion école puisqu'il est volable en l'état.

Par ailleurs, l'ACFR dispose de la cellule et de l'aile du DR 315 F-BSBG en stock à LFOX.

L'idée est de remettre à neuf le BSBG pendant que le BSOA volera, puis de transférer le moteur du BSOA ainsi que différents équipements sur le BSBG afin de disposer d'un avion école quasiment neuf.

La remise à neuf du BSBG sera réalisée en partie à Brétigny en Octobre 2017 (le ré-entoilage de l'aile se fera en même temps que celui de l'Océanair) et en sous-traitance pour le fuselage.

Il faudra également approvisionner l'avionique (peut-être mixte ,c'est-à-dire avec EFIS et avec équipement classique) et la radio 8,33, le transpondeur, etc....

Ensuite, viendra la phase de remontage qui immobilisera le F-BSOA pour une période de 6 mois à fin 2018 (transfert des trains, moteurs, etc...).

- **L'achat du DR 315 F-BSOA pour une somme de 16 500 € et une remise à neuf du F-BSBG pour un budget de 50 000 € ont été votés par les membres du CODIR.**

Vote Contre : 0

Abstention : 0

L'achat du DR315 F-BSOA pour une somme de 16 500 € et une remise à neuf du F-BSBG à hauteur de 50 000 € sont approuvés à la majorité des voix.

• Résultat du Jour Le Plus Long

Vous trouverez en annexe les résultats du Jour Le Plus Long (Plus de 100 licenciés).

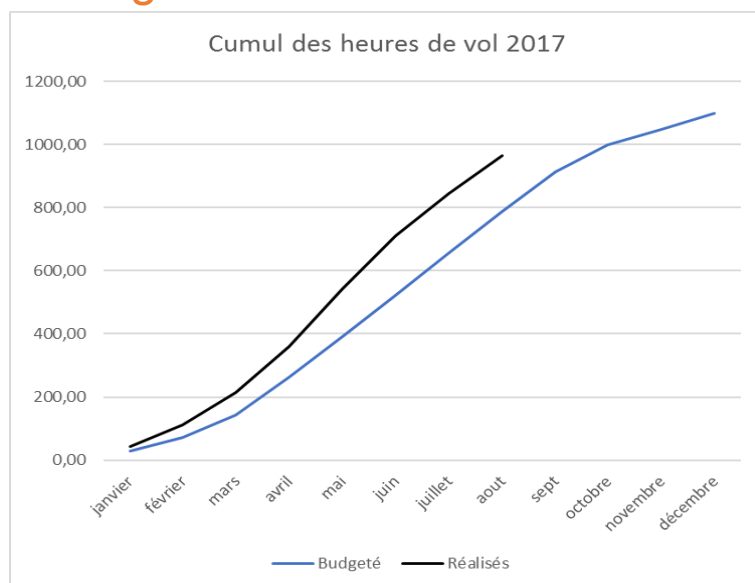
17e sur 22 : Nous ne sommes pas les derniers....

Cette année, il fallait participer ; c'est fait et bien fait.

L'année prochaine, nous serons plus performants...

Activité aérienne

- Aspect financier : Comparaison des heures de vol réalisées par rapport au budget

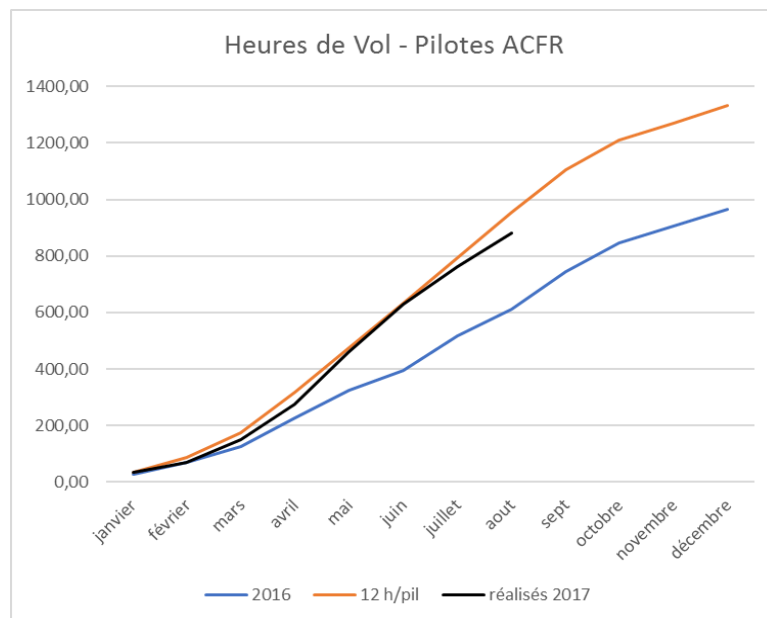


Budgété: 1100 h (voir PV de l'AG du 11 mars 2017)

La répartition mensuelle est une moyenne sur les dix dernières années.

Les heures cumulées en 2017—**963h (courbe noire) incluent** les heures de location du VZ.:

- Aspect sécurité - Objectif : 12 h de vol /an par pilote



La répartition mensuelle de la distribution 12 h/pilote est une moyenne sur les dix dernières années.

La distribution 2016 correspond au réalisé 2016 ramené au même nombre d'inscrits. Soit : 1115 h x 112 (inscrits 2017) / 126 (inscrits 2016)

Le réalisé 2017 (**courbe noire**) **exclut** les heures de vol de location du VZ.

Activités à venir

• Commission Voyages

• Le Weekend à la Ferme de Rebeyrotte

Il s'agit d'un weekend touristique et gastronomique. La Ferme de Rebeyrotte est située en Dordogne, à 2 h 30 de vol de LFOX. Beaucoup de châteaux dans les environs, Rocamadour....

La sortie aura lieu **les 7 et 8 Octobre 2017**.

Si vous êtes intéressés, faites-vous connaître **rapidement** auprès de Thierry MICHON:

michon.mint@wanadoo.fr

• A plus long terme, en Septembre 2018, un voyage autour de la Baltique avec escale à St Pertersbourg

Pour ce voyage, on fait appel à tous les membres de l'ACFR afin de l'organiser. Les personnes parlant couramment l'anglais sont les bienvenues.

Le coordinateur de ce voyage sera Daniel CHARTIER: chartier.daniel@free.fr

Manifestez-vous dès à présent.

• Café - Croissants

Agenda de quelques « café-croissants » organisés les dimanches matins de Septembre



- 03 septembre : Romorantin
- 10 septembre : Argenton-sur-Creuse
- 17 septembre : Pithiviers
- 24 septembre : Châteauneuf-sur-Cher

• Fly-in de Septembre

Pour les membres FFA, EDEIS nous communique le programme des Fly-in de septembre.

Pour chaque Fly-in sur les aéroports EDEIS mentionnés ci-dessous, EDEIS vous accueille chaleureusement :

- redevances d'atterrissage et de parking offertes pour les avions de moins de 2T des aéroclubs affiliés à la FFA ;
- viennoiseries et café offerts ;
- navette gratuite vers le centre-ville (quand la configuration le permet).

En septembre, EDEIS vous propose 5 Fly-in liés à des événements se déroulant dans la ville des aéroports concernés.

Les Grandes Voiles au Havre - Vendredi 1er et samedi 2 septembre

Vélotour à Dijon Longvic - Dimanche 3 septembre

Les Nuits Lumière à Bourges - 7, 8, 9 septembre

Centenaire de l'arrivée des américains à Vannes 1917 - Samedi 16 septembre

Le circuit des remparts d'Angoulême - 15, 16 et 17 septembre

Activités à venir

- Amateurs de Rallye

RALLYE aérien départemental

Dimanche 1er octobre 2017 à ETAMPES

Vous voulez passer un bon moment aéronautique, sortir du TDP et faire une balade autour d'Étampes, chercher quelques photos, voir des sigles et les replacer sur votre carte. Vous êtes les bienvenus. Le CRA 08 vous accueille au sein de l'aéroclub Brocard.

Voir annexe.

- Amateurs vol de nuit : l'**Aéro'Soupe**



Si vous êtes titulaires d'une qualification vol de nuit, cela peut vous intéresser:

**samedi 16 au
dimanche 17 septembre 2017**

de 22h00 à 06h00 (loc.).

Aéroport de Chateauroux—Déols

Informations Aéronautiques

- **Musée de l'Air et de l'Espace**

C'est la rentrée au musée ! Le prochain évènement à venir :

les [Journées européennes du patrimoine](#) qui se dérouleront le weekend des 16 & 17 septembre. Un programme de visites spéciales est prévu, ainsi que différentes animations.

Le weekend des 21 & 22 octobre, se déploieront les stands d'[Aéropuces](#) : brocante aéronautique où il sera possible de chiner et d'acheter des objets ou des revues aéronautiques, mais aussi d'échanger et de rencontrer des passionnés. Ce même weekend d'Octobre auront lieu les visites guidées des ateliers à Dugny, avec la possibilité exceptionnelle de pénétrer dans les ateliers de restauration des avions.

- **Le magazine CDRH AVIATION NEWS N°50**



Le magazine (59 pages) vous est offert par Calameo ci-dessous en lecture directe par lien sécurisé :

<https://fr.calameo.com/read/000257893f09b8bdf7623>

- **Non Respect du tour de piste indiqué sur les cartes VAC**

Un avion n'a pas respecté le tour de piste indiqué sur la carte VAC de Montargis LFEM.

Vous trouverez en annexe le rapport AIRPROX. Restez vigilants !

Recommandations diverses

• Nouvelle présentation de l'écran d'accueil sur les PC d'Etampes

Les accès sur les sites internet à partir des PC de LFOX ont été limités aux « sites Aéronautiques » habituels et l'usage des imprimantes restreint. Par conséquent, la page d'accueil des PC d'Etampes a été modifiée. Vous trouverez ci-après la procédure pour vous connecter :

A la mise en fonction du PC en bougeant la souris :

- Cliquer pour passer la première image (comme précédemment),
- Le nouvel écran vous propose :
 - 1) De cliquer sur « se connecter » au centre de l'écran sous Adhérents
 - 2) Si, au centre de l'écran, la proposition est CODIR :
=> aller en bas à gauche de l'écran et sélectionner Adhérents
 - 3) Même procédure que 1.

Face à vous, la présentation des icônes pour AEROINFO est sans changement.

• Procédures de fin de vol

Il est à déplorer que les procédures de fin de vol ne soient pas toujours respectées.

Pensez à bien ***appliquer la check list de fin de vol « Arrêt moteur et après »*** .

Nettoyez l'avion et remettez les flammes.

Merci de votre compréhension.



CLASSEMENT

JOUR LE PLUS LONG 2017

"Clubs possédant au moins 100 licenciés FFA"

CLST	Nbre Points	AERoclUB	Comité Régional Aéronautique
1	618,74	Aéroclub de Boulogne Billancourt	08
2	560,76	Centre d'Aviation du Bassin de Briey	1er prix 2017 06
3	509,69	Aéroclub de Béziers	2ème prix 2017 11
4	505,05	Aéroclub de Dinan	3ème prix 2017 03
5	501,04	Aéroclub d'Eure et Loir	04
6	477,46	Cercle Aéronautique du SGAC	08
7	471,6	Aéroclub de Besançon la Veze	Tirage au sort ! 02
8	463,2	Les Ailerons d'Enghien - Moisselles	08
9	456,4	Aéroclub Montalbanaise	Tirage au sort ! 11
10	452,54	Aéroclub de l'Est	06
11	436,92	Aéroclub Basque	10
12	435,33	Aéroclub Brest Finistère	03
13	415,3	Cergy Pontoise Air Club	08
14	405,88	Les Ailes Tourangelles	04
15	359,4	Aéroclub d'Uzes	11
16	355,54	Aéroclub de Haguenau	06
17	352,31	Aéroclub François Richet	08
18	317,97	Club Aérien Lille Métropole	07
19	310,96	Aéroclub de Valence	01
20	307,86	Aéroclub de Compiègne Margny	07
21	244,39	Union Aéronautique de la Côte d'Azur - UACA	12
22	237,3	Les Ailes Guadeloupéennes	14

NOTA :

Les aéroclubs qui ont été primé en 2015 et 2016, sont classés, mais ne sont pas primés en 2017.

RALLYE aérien départemental

Dimanche 1er octobre 2017 à ETAMPES

Vous voulez passer un bon moment aéronautique, sortir du TDP et faire une balade autour d'Étampes, chercher quelques photos, voir des sigles et les replacer sur votre carte, Vous êtes les bienvenus. Le CRA 08 vous accueille au sein de l'aéroclub Brocard

QUI PEUT PARTICIPER ?

Tous les pilotes désireux de découvrir le rallye aérien dans la bonne humeur ! Le niveau du pilote privé d'aéroclub est le seul requis.

Montez un équipage de deux personnes (un pilote et un navigateur). Le navigateur n'a pas besoin d'être forcément breveté (amis et élèves pilotes bienvenus).

COMBIEN CELA COUTE-T-IL ?

Cette journée organisée par l'équipe technique régionale est **gratuite et bénévole**, vous ne payez que vos heures de vol à votre club, et votre repas. Vous pouvez apporter votre pique-nique, ou partager un barbecue à l'aéroclub Brocard. Le signaler lors de votre inscription

COMMENT CELA VA-T-IL SE DEROULER ?

Une enveloppe vous sera remise 45 minutes avant votre heure de décollage, vous pourrez tracer en salle ou dans votre avion.

3 personnes seront à votre disposition à partir de 9h pour vous expliquer et vous aider.

Nous aurons besoin de l'immatriculation, du type avion, du nom du club et de la vitesse que vous aurez choisie



FFA 
CRA 08 - Île de France



DE QUOI AI-JE BESOIN ?

Tout d'abord, un avion : tous les avions d'aéroclub conviennent, alors prenez celui dans lequel vous vous sentez à l'aise.

Aucun équipement de navigation particulier n'est nécessaire, juste un compas, un badin et un altimètre, et vous êtes prêts à voler.

Nous vous fournissons la règle de navigation spéciale rallye, que vous pourrez emmener en fin de journée, ainsi que le GPS enregistreur de vol pour obtenir vos tracés de nav. Pour le reste du matériel :

- quelques crayons (par ex : un noir, un rouge et un crayon gris)
- une règle normale pour tracer des traits
- un compas (de géométrie)
- une paire de ciseaux, et du scotch double face ou de la « patafix » pour accrocher les photos dans l'avion (plus confortable pour le navigateur)
- une montre indiquant les secondes. Une montre au poignet peut convenir, mais l'idéal est une petite horloge (style réveil)

Formez votre équipage et inscrivez vous !

Par Internet :

solange.mirigay@orange.fr

Renseignements par mail ou par téléphone :

Solange MIRIGAY au 06 61 46 50 50

N° 12049*03

A adresser dans un délai de deux semaines suivant l'événement à:

- Si le pilote relève de la Défense : à la DSN DO Département 1 BCM – CMSA – 9 rue champagne 91205 ATHIS – MONS CEDEX – France
 ☎ (33) (0) 1.69.57.71.08 - Fax : (33) (0) 1.69.57.73.71 – e-mail: bcm-cmsa@regis-dgac.net
- A la DO – Orly Sud – B.P. 155 - 94541 Orly Aéroport Cedex – France
 ☎ (33) (0) 1.69.57.72.00 / (33) (0) 1.69.57.71.93 - Fax : (33) (0) 1.69.57.73.73 – RSFTA / AFTN LFFAYAYC

Les cases en grisé s'appliquent aux renseignements à inclure dans un compte rendu initial par radio.

In an initial report by radio, shaded items should be included.

A INDICATIF D'APPEL DE L'AERONEF AIRCRAFT CALLSIGN F-BSMA	B TYPE D'EVENEMENT TYPE OF EVENT ☒ AIRPROX <i>AIRPROX</i> ☐ PROCEDURE <i>PROCEDURE</i> ☐ INSTALLATIONS <i>INSTALLATION</i>
--	--

C L'EVENEMENT / THE EVENT**1 – Renseignements généraux / General Information**

- a) Date et heure (UTC) de l'événement / Date and time (in UTC) of event Le 6/8/2017 à 16h20 UTC
- b) Position / Position Aérodrome de Montargis Vimory

2 – Aéronef de référence / Own aircraft

- a) Cap et route / Heading and route Début de vent arrière pour piste 05 "planeur" à Montargis/Vimory
- b) Vitesse vraie / True airspeed 140 ☐ kt ☒ km/h
- c) Niveau et calage altimétrique / Level and altimeter setting QFE
- d) Aéronef en montée ou en descente / Aircraft climbing or descending
☐ Palier / Level flight ☐ Montée / Climbing ☒ Descente / Descending
- e) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS / Traffic avoidance advice issued by ATS : ☐ Oui / Yes ☐ Non / No
- f) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS / Traffic information advice issued by ATS : ☐ Oui / Yes ☐ Non / No
- g) Système anticollision embarqué – ACAS / Airborne collision avoidance system - ACAS
☐ Non installé / Not carried ☒ Installé : FLARM (Type) ☐ Emission d'un avis de circulation / Traffic advisory issued
☐ Emission d'un avis de résolution / Resolution advisory issued ☒ Pas d'avis de circulation ni de résolution / Traffic advisory or resolution advisory not issued
- h) Autre aéronef repéré avant le croisement / Other aircraft sighted before crossing
☒ Oui / Yes ☐ Non / No ☐ Erreur de repérage / Wrong aircraft sighted
- i) Manœuvre d'évitement / Avoiding action taken ☒ Oui / Yes ☐ Non / No
- j) Type de plan de vol / Type of flight plan ☐ IFR ☐ VFR ☒ Aucun / None

3 – Autre aéronef / Other aircraft

- a) Type et indicatif d'appel / Immatriculation (si connu) F-PGYB
 Type and callsign / registration (If known)
- b) Si les données demandées en a) sont inconnues indiquer / If above not known describe below
- ☐ Aile haute / High wing ☐ Aile moyenne / Midwing ☒ Aile basse / Low wing
- ☐ Giravion / Rotorcraft ☐ Bimoteur / 2 engines ☐ Trimoteur / 3 engines
- ☒ Monomoteur / 1 engine ☐ Plus de 4 moteurs / More than 4 engines
- ☐ Quadrimoteur / 4 engines

Marques, couleurs ou autres renseignements / Marking, color or other available details : _____

D119 (recherche sur internet avec l'immatriculation)

- c) Montée ou descente / Aircraft climbing or descending
☐ Vol en palier / Level flight ☒ Montée / Climbing ☐ Descente / Descending
☐ Renseignement inconnu / Unknown
- d) Manœuvre d'évitement / Avoiding action taken
☒ Oui / Yes ☐ Non / No ☐ Renseignement inconnu / Unknown

4 – Valeurs estimées des séparations / minimales / Distance

(*) choix menu déroulant

- a) Séparation horizontale minimale / Closest horizontal distance 30 m *
- b) Séparation verticale minimale / Closest vertical distance 0 m *

5 – Conditions météorologiques de vol / Flight weather conditions

- a) ☐ IMC ☒ VMC b) Soleil de face / Flying into sun *
- c) Visibilité en vol EXCELLENTE m *
- Flight visibility

6 – Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord

Je quittais la zone de largage des planeur au Nord-Ouest des installations en direction de la branche vent arrière de la piste 05G en descente. J'ai entendu l'annonce du décollage d'un avion extérieur lors du remorquage du planeur (un extérieur, en général, ressecte les circuits VAC). Je rejoignais le début de la vent arrière "piste 05 planeur" quand, soudain, à 200m sol, j'ai aperçu l'avion qui venait de décoller, en monté, à ma gauche. Ce dernier avait viré à l'opposé du circuit de piste "avion" indiqué sur la carte VAC et me fonçait dessus sans m'avoir aperçu car en monté. Après un évitement franc, je le contacte à la radio : le pilote n'a su que s'excuser plusieurs fois, d'être là, au milieu de la zone d'évolution planeur (vent arrière), inconscient du danger du non respect des circuits de pistes. J'ai 50 ans dont 34 ans de pratique aéronautique. J'ai vu l'activité se réduire considérablement à Montargis et les incivilités se multiplier de la part des pilotes avion sur cette plateforme. Le pilote inspecteur a été alerté lors de sa venue, j'ignore quelle a été son action. A force de créer des conflits, ça va finir mal...

Voir explications détaillées sur document en annexe

D RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS**1 – Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte-rendu / Information regarding reporting aircraft**

- a) Immatriculation de l'aéronef / Aircraft registration F-BSMA b) Type / Aircraft Type Avion remorqueur MS 893 a
- c) Exploitant Centre de Vol à Voile de Montargis et sa région d) Aérodrome de départ LFEM
- Operator Aerodrome of departure
- e) Aérodrome de premier atterrissage LFEM destination Vol circulaire LFEM
- Aerodrome of first landing destination
- f) Signalé par radio ou d'autres moyen à Fréquence locale 123,50 (nom de l'organisme ATS) le 6/8/2017 (date) à 16h20 (heure UTC)
- Reported by radio or other means to (name of ATS unit) the (date) at (time UTC)
- g) Date / heure (UTC)/lieu d'établissement du compte rendu Le 12/8/2017 à 9h00
- Date / time (UTC) / place of completion of form

2 – Nom, Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu / Name, Function, address and signature of person submitting report

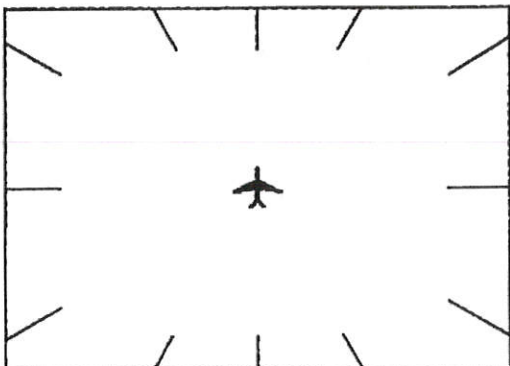
- a) Nom / Name LANCHEC Dominique
- b) Fonction / Function Commandant de bord de l'avion remorqueur - Membre du Centre de Vol à Voile de Montargis et sa région
- c) Adresse / Address Les plots, 45230 St Maurice sur Aveyron
- d) Signature / Signature e) Numéro de Téléphone / Telephone number 06 33 92 89 41

3 – Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu / Function and signature of person receiving report

- a) Fonction / Function b) Signature / Signature

DIAGRAMMES D'AIRPROX

Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que vous vous trouvez au centre de chaque diagramme. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.



VUE DU DESSUS / VIEW FROM ABOVE

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming you are in the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance



VUE DE L'ARRIERE / VIEW FROM ASTERN

VOIR COMPTE RENDU
JOINT

Compte rendu et schéma d'évènement

Au cours du retour d'un vol de remorquage, dimanche 06 août 2017 à 18h20 (16h20 UTC) j'ai été contrainte à une manœuvre d'évitement avec un avion qui abordait perpendiculairement la « vent arrière planeur » à 200 m sol après avoir viré « coté planeur » après son décollage.

Alors, qu'une fois de plus, je venais de voir un avion du club du gâtinais (F-GJZX) dégager « coté planeur » dès le passage du seuil de la « piste dite avion » et prendre des risques en volant au milieu de la zone de perte d'altitude/zone de largage des planeurs, je m'apprêtais à remorquer un nouveau planeur.

Notre chef pilote s'étonnait de l'inconscience de ces pilotes dit « avion » qui, sans raison apparente, cherchent les conflits en virant à l'opposé du circuit « avion » mentionné sur la carte VAC pour se retrouver avec les planeurs qu'ils ne voient jamais...

La veille, déjà, un avion avait utilisé « le circuit planeur » après son décollage et passant près de moi en cours de remorquage, il avait signalé qu'il m'avait vu... Un attelage (avion + planeur), ça se voit mais il n'a pas été conscient qu'il traversait la zone de perte d'altitude des planeurs et je doute qu'il soit capable de les voir...

Vers 18h15 (16h15UTC), je décolle l'attelage (avion + planeur école). Je me dirige vers la zone de largage des planeurs.

Durant la montée, j'entends un avion annoncer son décollage. Je n'y prête que peu d'attention car ce n'est pas un avion du club local, ni un avion qui indique qu'il va vers Orléans : il devrait donc utiliser le circuit de piste avion indiqué sur la carte VAC et non aller vers l'ouest « coté planeur ».

Le planeur que je remorque se largue à 400 m environ. Je me dirige vers la « vent arrière planeur 05 » pour rentrer. J'ai le soleil presque de face.

C'est alors que, soudain, je vois l'avion qui vient de décoller me foncer dessus alors que je viens d'aborder la « vent arrière 05, coté planeur/remorqueur ». Je suis à 200/250 m environ.

Que fait-il là ? Je fais une manœuvre d'évitement très serrée vers la droite afin de ne pas le percuter. Il fait de même vers la gauche. Je le contacte en lui demandant ce qu'il fait du coté des planeurs avec une trajectoire presque perpendiculaire à la « vent arrière planeur » à 200 m.

J'ai eu très très peur. A 50 ans, c'est la 1^{ère} fois en 34 ans de pratique et 900 h de remorquage. A la radio, je lui indique qu'il suffit simplement de savoir lire une carte VAC pour que ce genre de conflit n'arrive pas ! Le circuit avion est à l'EST ! Il s'excuse, il s'excuse... et s'excuse encore.

J'étais probablement dans un angle mort de son capot car il montait ou il était occupé à prendre son cap retour.... C'est pourquoi il ne m'a pas vu. Cependant que faisait-il dans le circuit de piste réservé aux planeurs, conformément au descriptif de la carte VAC en vigueur ?

S'il m'a vu, ce n'est que pendant ma manœuvre d'évitement et mon injonction à la radio (alors que j'allais m'annoncer en « vent arrière », je l'ai interpellé violemment pour qu'il m'évite lui aussi).

J'ai été étonnée de voir un avion en montée dans une zone réservée aux planeurs alors que l'activité « planeur » était bien identifiable. Il a coupé l'axe de la piste planeur et la vent arrière.

Dès mon atterrissage, je demande à ce pilote inconscient de s'identifier car même d'aussi près, je n'ai retenu que le début de son immatriculation F.PG...

En s'excusant de nouveau plusieurs fois, il m'indique son immatriculation F-PGYB.

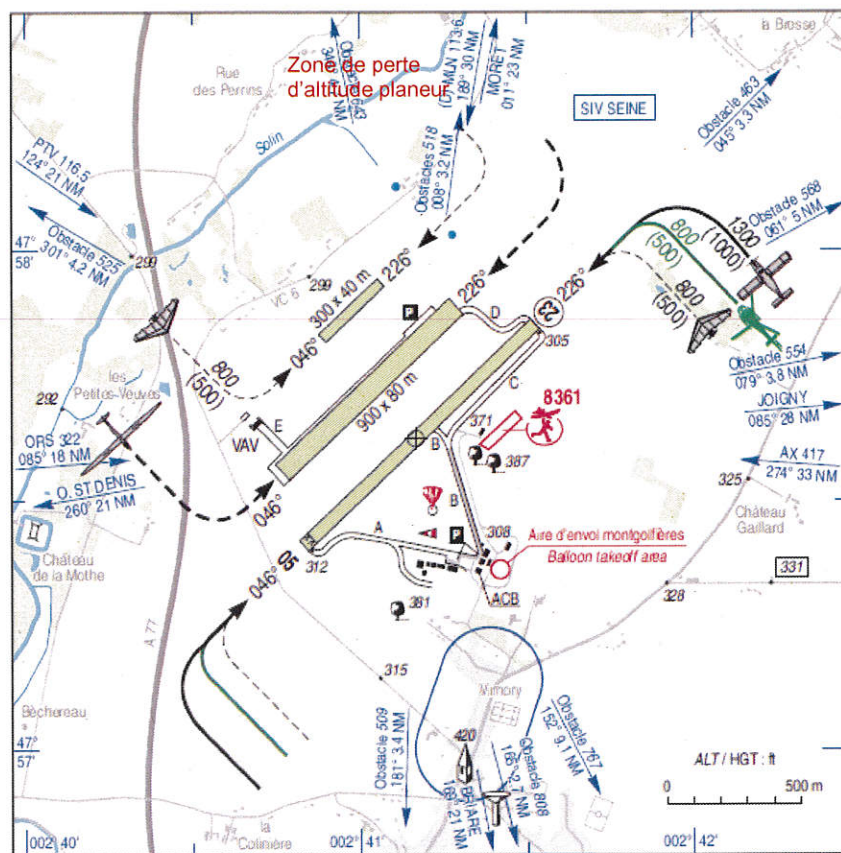
J'estime que ce pilote est inconscient, dangereux voire criminel.

En ne respectant pas, sciemment, la carte VAC, cette personne (je ne peux plus dire « pilote ») a volontairement mis en danger la vie d'autres pilotes dont la mienne et avec préméditation.

L'exemple lui aura été donné par le décollage précédent d'un avion du club local qui a fait de même ? Ces comportements ont été évoqués avec le pilote inspecteur lors de sa venue le 9 juin 2017 suite à deux ASR concernant les pilotes avion du club local (9 et 10 juillet 2016 pour 2 refus de priorité d'un avion à un planeur.

J'imagine que les pouvoirs publics vont questionner le pilote du D 119 immatriculé F-PGYB afin de comprendre son attitude pour éviter un drame annoncé.

Carte VAC LFEM



Trajectoire avion remorqueur RALLYE MS893a — F-BSMA

Trajectoire avion JODEL D119 — F-PGYB

