



Le Ciel du Haut-Doubs



Agenda

- 8-9 décembre :

Portes ouvertes pour le Téléthon 2007 de Houtaud

Dans ce numéro

- Le mot du Président
- Ma première visite médicale aéronautique
- Accident du PA28 : les pilotes racontent
- Nos voisins suisses pas épargnés
- Ma qualif dans la capitale de l'hydraviation
- Portes ouvertes
- Brevetés
- Nouveau membre



Dans le cadre du Téléthon 2007, notre association a besoin d'un certain nombre de volontaires pour encadrer les portes ouvertes.

Voir encadré en dernière page.

N° 7

2007

Le mot du Président

Merci à je ne sais qui ... la chance certainement.

Le 11 octobre 2007 à 16h30, j'étais à l'aéro-club occupé à faire des travaux d'infrastructure. Un appel de Reims-infos m'a informé d'une perte de liaison avec F-GGPO disparu quelque part au cours d'un vol avec plan de vol entre Chambéry et Pontarlier. J'ai passé la communication à Christian, chef pilote, qui était présent. L'avion n'était pas à Pontarlier mais nous n'étions pas inquiets, Chantal Oudet était partie avec Jean-Louis Grandvalet et une amie en navigation et ils avaient réservé l'avion jusqu'à 17h00. Néanmoins, Reims-infos priait Christian de les tenir informés de l'évolution de la situation.

Un peu avant 17h00, un coup de téléphone de Jean-Louis nous avise s'être posé

en catastrophe sur une colline des Alpes quelque part entre Annecy et Thonon-les-Bains, tous les occupants du FGGPO sont indemnes, ils n'ont que quelques égratignures. Ils ont pu s'extraire de l'avion après beaucoup de difficultés mais ils sont sains et saufs. Reims-infos a été mis au courant dans la minute qui a suivi afin de déclencher les secours qui s'imposent. Nous pensions presque rêver, un accident certainement, tout le monde sain et sauf, c'était la réalité et bien le principal, quel soulagement !

Les rescapés ont quitté le lieu du crash, ils ont abandonné l'épave en pensant que c'était peut-être un cauchemar et puis ils ont été récupérés par les services de secours. Ils sont passés aux urgences à l'hôpital de Thonon-les-Bains qui les a déclaré bons à rentrer dans

leurs foyers ce qu'ils ont fait dès le lendemain.

Je les ai rencontrés rapidement et je peux vous affirmer qu'ils s'en sortent tout simplement avec une belle trouille qui ne les empêchera pas de voler.

Le PO était l'avion sur lequel j'avais passé mon brevet, beaucoup d'entre nous le regretteront, malheureusement la vie aéronautique continue et je pense que début 2008, notre PO sera remplacé, mais les souvenirs de cet avion resteront ancrés dans nos cœurs.

A la question de la gendarmerie, j'ai répondu bien sûr que je ne déposais aucune plainte à l'encontre de qui que ce soit.

Bons vols à tous et surtout prudence.

André Saillard

Ma première visite médicale aéronautique

J'avais 18 ans. Ca s'est passé à Besançon, en 1974. Ma première visite médicale aéronautique ...

« - Allongez-vous sur la table et faites-moi une minute d'apnée. » J'y arrive, bien que n'ayant pas l'habitude de ce genre d'épreuve.

« - Bon, descendez de la table et faites-moi 20 pompes. » Encore une fois, j'arrive au bout de l'exercice !

« - Allongez-vous à nouveau sur la table et faites-moi 1 minute d'apnée, yeux fermés. » Alors, là ! je ne tiens que 20 secondes et c'est terminé.

« - Je n'y arrive pas, docteur !

- Alors, refaites la série les yeux ouverts. »

Je m'exécute, assez ahuri par cette visite à laquelle je ne m'attendais pas !

Conclusion du rapport du médecin :

"Personne qui souffre de claustrophobie. A ne pas lâcher en vol de nuit"

Ce n'est pas une blague, vous avez bien lu ! J'ai montré mon certificat médical à plusieurs personnes du club qui pourront témoigner de la véracité du récit de cette expérience insolite qui restera mémorable.



Valentin Dal Ponte

Accident du PA28 : les pilotes racontent

11 OCTOBRE 2007

Le vol prévu ce jour-là, (le même interrompu la semaine précédente pour météo défavorable), avait pour objectif une navigation en boucle par Oyonnax, passage verticale terrain de Chambéry (la piste en dur étant fermée), Annecy, Evian, du travail VOR à Saint-Prex, Vallorbe, retour Pontarlier. Les renseignements météo nous permettaient d'effectuer celui-ci dans de bonnes conditions mais avec de la brume annoncée.



Le PA28 après l'accident

Après la verticale de Chambéry et l'activation du plan de vol, nous sommes sortis du circuit par le point de report NE, en montée à 3500 ft au QNH, en direction d'Annecy : cela ne servait à rien de monter

plus haut puisqu'il aurait fallu redescendre à 3500 ft pour Saint-Prex.

Sentant la situation météo se dégrader, j'ai repris les commandes pour monter.

Je me préparais à contacter Genève Info quand j'ai vu une zone claire devant. Pensant que c'était "une boîte aux lettres", je me suis dirigé vers cette zone. Lorsque j'ai eu une bonne vue du sol, les arbres arrivaient. J'ai tiré sur le manche, comme un sauvage, cela ne nous a pas empêchés de toucher les arbres et de nous arrêter assez vite, l'avion à peu près pa-

rallèle à la pente, ce qui nous a probablement sauvé la vie

Sur le moment, je n'ai pas eu le temps d'avoir peur mais quand j'ai senti l'odeur d'essence, à cet instant-là, j'ai ressenti énormément d'angoisse !

J'ai demandé à Chantal de couper tous les contacts : je ne pouvais pas le faire car j'étais coincé par ma ceinture.

Nous avons eu beaucoup de mal à nous détacher, l'avion reposant sur le flanc gauche. C'est finalement Chantal qui a pu se détacher, puis elle a réussi à me délivrer aussi, pendant que la passagère y parvenait toute seule. Après avoir décoincé la porte avec la barre de remorquage, nous avons regroupé nos affaires et évacué l'avion.

M'éloignant du PA 28, j'ai appelé le club sur mon portable. Je suis incapable de dire le temps écoulé entre l'impact et mon coup de téléphone (entre 15 et 30 minutes d'après l'heure d'appel) mais cela m'a paru interminable. Ensuite, l'hélico qui n'avait pas encore décollé, m'a appelé pour me dire que la balise de détresse ne s'était pas déclenchée. Je suis retourné à l'avion, je suis monté sur le fuselage et j'ai tapé avec la barre à l'endroit où la balise est fixée et ça a fonctionné.

Entendant des bruits de voitures en contrebas, nous sommes alors descendus tous les trois, emportant les

documents importants jusqu'à un pré. C'est alors que l'hélico est apparu. Je suis retourné à l'épave avec le mécano de l'hélicoptère qui a démonté la balise pour l'emporter.

Puis les pompiers sont arrivés, de Thonon et de Talinges, je crois : premiers contrôles médicaux pour nous trois. Les gendarmes de Chamonix m'ont fait souffler dans le ballon. Ensuite, mise sur civière, coquille et minerve et transport aux urgences de Thonon. (Là aussi, le temps nous a paru bien long !)

Le lendemain, la Gendarmerie des transports aériens de Lyon est venue nous auditionner chez ma fille, à Lugrin où nous avions passé la nuit. Jean-Pierre Oudet est venu nous récupérer en voiture.

Je me suis repassé le film au moins 200 fois. Mon erreur a été de ne pas poursuivre la montée.

Je me tiens à la disposition de ceux et celles qui veulent avoir le compte-rendu de vive voix.

J'espère que le récit de cet accident profitera à tous les pilotes du club, afin qu'ils puissent réfléchir à la situation, surtout quand la météo n'est pas ce qui était prévu.

Je suis sincèrement désolé d'avoir cassé l'avion préféré de certains, mais peut-être est-ce l'occasion pour eux de se remettre en question.

Jean-Louis Grandvalet

Nos voisins suisses pas épargnés



Un MCR-02 (Dyn-aero) s'est abîmé sur le lac Léman à 1,5 km du rivage non loin de Ville-neuve, le 4 novembre dernier alors qu'il effectuait un vol d'essai. L'appareil avait décollé de l'aérodrome de Bex pour un vol d'environ 20 minutes. L'aéroclub de Bex consacrait le week-end à des tests en vol pour les membres du club intéressés, dans le but de renouveler certains appareils.

Reposant à une quarantaine de mètres de fond avec ses deux occupants, l'épave a été repêchée le lendemain. Quant à l'origine de cet accident, aucune piste n'est pour l'heure privilégiée.

L'aviation civile légère suisse a déjà été endeuillée à quatre reprises en 2007. En avril, le crash d'un Bravo AS202, en Appenzell, a coûté la vie à deux Lausannois, dont Pierre Burdet, 62 ans, qui avait été instructeur du célèbre Bertrand Piccard. En juillet, un petit appareil expérimental s'est écrasé près d'une place de jeu pour enfants à Bâle. Son pilote est mort. En sep-

tembre, c'est un Piper PA28 Archer III qui a terminé son vol dans les montagnes tessinoises. Un Néo-Zélandais et une britannique ont perdu la vie dans cet accident qui a fait deux rescapés. Plus près de nous, fin octobre, un avion de collection, un North T6G de 1958, s'est écrasé peu après le décollage de l'aérodrome de Colombier, près de Neuchâtel. Le passager est décédé à l'hôpital de Lausanne, alors que le pilote, Jean-Philippe Martin, instructeur à l'Air-club d'Yverdon-les-Bains, a été tué sur le coup.

Thomas Nicod



Ma qualif dans la capitale de l'hydravation

Samedi 1^{er} septembre 2007, 10 heures du matin, dans les Landes, sur un ponton au bord du plan d'eau de Biscarrosse-Parentis.

Il fait beau, très beau ... trop beau ! Et cela m'inquiète fortement. En effet, si je suis là, c'est dans l'attente du testeur qui doit me faire passer ma qualif hydravion. Or, il n'y a aucun souffle d'air, aucune ride sur le lac : conditions « miroir », la pire des situations. Dans ce cas-là, les 100CV du petit CESSNA 150 de l'association HBBP (Hydravions Base de Biscarrosse-Parentis) n'arriveront jamais à l'arracher de cette eau stagnante et gluante qui provoque un phénomène de succion. De plus, une brume tenace noie tout le sud du lac et seuls, quelques rares puits de pétrole à sa surface restent visible.

Il faut attendre ! Auprès de moi, Raymond, mon instructeur, prend la chose avec philosophie : il allume sa pipe, se saisit de sa canne à pêche (c'est un expert pour traquer perches et brochets !). Au cours des jours précédents, avec patience et compétence, il m'a inculqué les principes propres au pilotage d'un hydravion, machine merveilleuse mais exigeante, en alternance bateau et avion : prévol spécifique, hydroplanage, accostage, décollage et amerrissage en conditions normales ou miroir, exercices de panne moteur et bien d'autres choses encore.

10 h 30 : espoir. Une légère brise provoque quelques rides sur le plan d'eau et le banc de brume commence à se désagréger.

10 h 45 : après avoir meublé l'attente en faisant ses courses, le testeur arrive : « Bonjour, je m'appelle Daniel et on se tutoie ! »

Cela met immédiatement en confiance et permet de chasser le stress accumulé par l'attente.

Une heure plus tard, après avoir effectué un bon nombre de manœuvres en évolutions nautiques et aériennes, j'accoste enfin F-BSIU à son ponton.

A côté de Raymond, un homme attend.

La veille, il était venu renouveler sa qualif. Nous avons sympathisé et ce matin, il a eu la gentillesse de venir depuis son lieu d'hébergement voir si j'avais pu passer le test :

« - Alors, ça a marché ?

- Il faut demander cela au chef !

Large sourire de Daniel.

- Bien sûr que ça a marché ! C'est tout bon ! »

Ouf ! Ca y est, j'ai ma SEP hydro !

Que dire de plus ? Je n'ai rencontré à Biscarrosse que des gens ouverts et chaleureux. Outre le sympathique Raymond, j'ai côtoyé :

- Jean, le président, qui consacre avec passion tout son temps libre à son club,
- René, le président de l'aéroclub des Grands Lacs à Biscarrosse, venu en voisin et ami l'avant-veille essayer cet engin surprenant qu'est l'hydravion,
- L'hôtesse et le personnel de l'hôtel Saint-Hubert où je logeais qui, chaque jour, connaissant la raison de ma présence, avaient toujours un petit mot gentil ou d'encouragement.
- La patronne et les serveuses du petit restaurant Camettes où je prenais pension midi et soir et qui faisaient la bise aux clients après avoir fait leur connaissance.

Voilà, c'est tout cela une qualif hydravion avec HBBP !

En conclusion, ami(e)s pilotes, si vous décidez de vous lancer dans cette aventure ou même seulement avoir une initiation d'une

demi-heure, venez en discuter avec moi : enthousiasmé par cette expérience, j'ai encore des quantités de souvenirs à vous raconter. Mais vous pouvez aussi vous renseigner auprès d'HBBP

Tél : 09.64.04.29.44, web : www.hbbp.fr

Jean-Pierre Oudet



Portes ouvertes à l'Aéro-club pour le **Téléthon**

7 ET 8 DÉCEMBRE 2007

Depuis quelques années le Téléthon est organisé, pour l'ensemble de la Communauté de communes du Larmont, alternativement par la Ville de Pontarlier et par les communes de la périphérie. Désormais en mesure de prendre en charge une telle manifestation avec sa nouvelle salle des fêtes, Houtaud va accueillir, les 7 et 8 décembre prochain, le Téléthon 2007. Pour l'occasion le bâtiment sera flanqué d'un chapiteau de 1'100 m², destiné à abriter les diverses animations.

Dès les premières réunions de préparation les organisateurs ont fait part de leur intérêt pour une participation de l'Aéro club à cette grande fête de la solidarité, en raison de la proximité des deux sites. Ceux-ci ont été reçus par le Comité le 11 octobre dernier et ont présenté les grandes lignes de la manifestation et de ses animations qui seront ponctuées, entre autres, par deux temps forts avec le cabaret équestre de Festi Cheval, les vendredi et samedi soir.

Compte tenu des incertitudes liées à la météo, l'organisation d'une journée « Portes

ouvertes » entre 10 h et 18 h, le samedi 8 décembre, a été retenue : elle permettra d'attirer un public toujours sensible à la possibilité d'approcher les avions et contribuera ainsi à la dynamique du Téléthon. Avec l'école ULM, qui fera également une opération « Portes ouvertes », et la présence d'une montgolfière captive, c'est donc un mini pôle d'activités aéronautiques qui s'associera à la fête et en rehaussera l'impact.

Par ailleurs notre aéro-club dotera de dix baptêmes de l'air la tombola organisée par « Villages solidaires : Houtaud 2007 » au profit du Téléthon, geste particulièrement apprécié par les responsables de l'association, de même que la possibilité donnée aux enfants malades, de bénéficier d'un baptême de l'air gratuit, ce jour là, si les conditions le permettent.

Croisons les doigts pour que la météo se mette à l'unisson !

Claude Gigon

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 de la « Maison du livre aviation », librairie parisienne incontournable dans le milieu de la littérature aéronautique :

<http://www.livre-aviation.com>

%Stat%

	Sept.	Oct.
JO	18h50	11h05
BI	8h30	34h45
PO	62h35	14h00
RF	32h15	32h10
PX	37h25	3h05
Total	159h35	95h05
Var/06	-40h00	-38h25

	Nov.
JO	5h10
BI	13h10
PO	-
RF	17h40
PX	6h05
Total	42h05
Var/06	-68h10

Volontaires pour les portes ouvertes

Tous les volontaires sont les bienvenus pour l'encadrement de cette journée.

N'hésitez pas à vous inscrire sur le tableau situé à l'entrée du club house, pour guider, et informer nos visiteurs le samedi du Téléthon.

Breveté

Olivier Potavin a obtenu son Brevet de Base le 02/11/2007 avec Jean-Louis Grandvalet.



Nouveau membre

Olivier Potavin



Bonjour, je m'appelle Olivier Potavin. Ayant grandi au pays des montagnes avec des skis, des raquettes ou des crampons aux pieds, j'ai souvent glissé au niveau FL120 à la limite de la Vne... en essayant de garder un certain contact avec le sol. Cela faisait long-

temps que les avions croisaient ma route, 3 générations de pilotes militaires et une envie de reprendre le flambeau, mais finalement la physique a pris le dessus. N'ayant plus trouvé de prétexte pour continuer mes études après mon doctorat, je me suis exilé pour travailler au pays de la fondue



Toute l'équipe du « Ciel du Haut-Doubs » vous souhaite de joyeuses fêtes de fin d'années !

Date examen théorique

Brevet de base :

Le 12 décembre 2007 à Marsannay

Le planning des examens pour 2008 n'est pour l'heure pas encore connu.

« moitié-moitié ». Depuis 8 ans, j'élevais des puces semi-conductrices pour une société du groupe Swatch et depuis 6 mois je suis à la tête de mon entreprise qui fabrique des composants micromécaniques et horlogers en utilisant la technologie des semi-conducteurs. Croisant le chemin de Thierry Roz, je me suis laissé tenter par une aventure PPL. Il y a 6 mois, il réussit à convaincre Jean-Louis d'accepter un dernier élève, j'allais pouvoir vérifier de visu, Bernouilli, Reynold, Couette et Navier Stoke, sans jamais négliger Newton... Le bonheur est dans l'air, une rigueur impartiale, un zeste de pression, un lâcher par vent de travers, l'habitude est ton ennemie... et les éléments sont toujours les plus forts ; dommage que l'on n'enseigne pas la conduite comme le pilotage nous aurions moins de piètres conducteurs. Le BB est réglé, le plan, l'axe la vitesse et le PPL dans quelques mois.

