



ENCORE DES DECOUVERTES !

Un an après les premières Journées Découverte, Aérocic remet ça pour la troisième fois.

L'autre activité d'Aérocic, c'est de faire découvrir les joies des sports aériens au plus grand nombre. Vous le savez, car vous avez certainement déjà participé à nos premières Journées Découverte de Septembre 2006 ou Avril 2007. **Non ?** Eh bien rassurez-vous, vous allez en avoir la possibilité.

Les **29 et 30 septembre**, nous vous proposons à nouveau de faire un vol de découverte d'environ 20 minutes sur ULM pendulaire, 3-axes ou Autogire.

Tout vous sera expliqué sur place ; comment et pourquoi ça vole, comment on les pilote ... et en 3-axes, vous pourrez même manipuler les commandes en vol.



Vous verrez le sol d'une altitude de 500 m environ, avec le survol des installations d'Eurodisney.

Déjà plus de 120 vols ont été faits lors des précédentes journées, qui ont générés 120 sourires au retour.

Quelques commentaires reçus depuis :

« Juste un petit mot pour vous remercier pour l'excellente journée de samedi. L'organisation était super, le vol était sympa et l'équipe de pilotes très professionnelle. »

.../...



« Merci de votre gentil mail accompagné de photos qui me rappellent combien j'ai passé un excellent samedi. La gentillesse et la disponibilité des pilotes et de l'encadrement ont aussi largement contribué à la réussite de cette journée. Merci également de nous avoir offert la possibilité de voler une deuxième fois dans la journée, c'était vraiment génial. »

.../...

« Juste ce petit mail pour vous remercier d'avoir organisé une telle journée. C'était vraiment une sacrée expérience. »

.../...

« Nous vous remercions également pour cette journée qui restera dans nos mémoires. Nous avons hâte de remettre ça !!!!!!! Alors à très bientôt... »



Alors si vous aussi vous voulez voler, venez découvrir l'ULM dans le cadre d'une journée sympathique entre amis.

Toutes les informations et le bulletin d'inscription sont sur le site du CE (<http://www.cecic.fr>).

Et si vous êtes déjà venus, n'hésitez pas à revenir !! Vous êtes toujours les bienvenus.

« Meaux Tour de Fox Juliet Yankee Lima Lima, bonjour. »

« Fox Lima 2, bonjour ... »

Derrière cette voix anonyme, il y a une équipe qui veille sur notre sécurité.



Meaux étant un aéroport contrôlé, la première chose à faire après avoir lancé le moteur de notre ULM, c'est de contacter la tour, de s'annoncer pour être pris en charge, puis de commencer une série d'échanges qui ne se termineront que lorsque l'on coupera les gaz au parking au retour. Entre les deux, il faudra en permanence et sans fautes, annoncer à la tour (puis à d'autres tours en fonction du voyage) nos intentions, nos souhaits, et obtenir ses autorisations.

Mais qui se cache derrière le micro, qui est ce contrôleur invisible qui, il faut bien le dire, fait un peu peur au pilote débutant ?

En fait c'est une équipe de 6 personnes de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) qui travaillent sous les ordres de Patrick, le Chef de la Circulation Aérienne. Et il faut bien cela pour que le service soit assuré sept jours par semaine, de 9h00 à 21h00(*). Nathalie, de permanence au moment de notre visite, a bien voulu nous recevoir et nous expliquer les détails de son travail.

« Chaque jour nous sommes deux en permanence en plus de Patrick. Nous assurons 11 heures de présence, l'un faisant l'ouverture et l'autre la fermeture. Nous travaillons 3 à 4 jours par semaine. » Des horaires à la fois souples et contraignants, mais qui conviennent bien à cette jeune mère de famille. Bien sûr

elle n'est pas tous les dimanches à la maison, mais elle a aussi plus de journées entières à consacrer à ses enfants. C'est un travail prenant, mais on la sent passionnée. « J'ai été élevée dans une famille qui baignait dans l'aviation, je me suis assez naturellement dirigée vers ce métier. » Un diplôme de Technicien Supérieur des Etudes de l'Exploitation de l'Aviation Civile, après deux ans à l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile) lui permet d'exercer sur les terrains qui n'ont pas de radar (pour les autres, il faut être ICNA, Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne). Elle a dû ensuite être qualifiée pour l'Aérodrome de Meaux. En effet, ce métier demande une connaissance approfondie de la spécificité de son terrain. Elle en connaît chaque hangar, chaque club, presque chaque pilote. Elle connaît aussi les riverains et les problèmes de voisinage à prendre en considération. Elle sait qu'ici elle a à faire à beaucoup de vols d'école, et donc à beaucoup de débutants. Elle connaît même la fréquentation des aérodromes

proches, et lorsqu'au micro un avion s'est annoncé en transit, en reconnaissant l'immatriculation elle savait qu'il arrivait de Lognes. Elle constate qu'ici, il y a une grosse part de trafic pour les ULM. « Ce sont toujours les premiers à voler le matin, et toujours les derniers le soir ». C'est pourquoi, une fois en poste, les contrôleurs restent longtemps sur place, et ne sont mutés que sur leur demande.

Elle pense « qu'il y a une barrière à faire sauter entre les contrôleurs et les pilotes. Notre rôle, c'est avant tout d'assurer, avec eux, leur sécurité. Et nous devons en permanence garder notre calme, ne jamais nous énerver pour ne pas stresser les pilotes. Nous ne sommes pas là pour les sanctionner ; en général, les infractions se soldent par une convocation à la tour et une explication. Exceptionnellement, ça va jusqu'à un rapport d'incident au BEA, Bureau Enquête Accident. Mais c'est surtout parce qu'ils analysent les causes et les conséquences pour faire évoluer la réglementation. Et si il y a sanction, elle n'est pas de notre ressort. » ... / ...



La Voiture Volante « Transition » de Terrafugia

Le projet présenté à Oshkosh par une équipe d'ingénieurs du MIT a le mérite d'être assez beau.



Jules Verne en rêvait déjà dans « Le Maître du Monde ». Depuis de nombreux projets ont vu le jour, dont aucun n'a jamais abouti à une réalisation sérieuse.



Ce n'est pas tout-à-fait un ULM, mais il pourrait emporter deux personnes entre 83 et 185 km/h avec un Rotax de 100 cv sur plus de 700 km. Plus de détails sur www.terrafugia.com

Le Tecnam P96, le second des 3-axes de Mach 0,1



d'une maniabilité très agréable. Son pilotage est aisé et avec sa puissance il est capable de se sortir de situations difficiles; cela rassure !!

L'appareil se pilote bien aux grandes incidences ainsi qu'aux basses vitesses, mais il a le défaut de "s'enfoncer" d'un seul coup à l'arrondi si la vitesse n'atteint pas les 100 Km/h; attention aux touches durs !! Les élèves doivent donc être un peu plus attentifs avec le 96 que le 92

En conclusion; je privilégierais le P92 pour l'école et le P96 pour les voyages. »

En effet, avec près de 4 heures d'autonomie (750km) grâce à ses 70 litres de carburant dans les ailes, on peut vraiment voyager !



Nous continuons ce mois-ci notre visite du parc d'appareils de l'école avec le P96.

Écoutons d'abord le point de vue de Mach 0,1 sur cet appareil.

« Nous tenions à diversifier notre flotte en proposant une machine à "aile basse". C'est chose faite avec le P96. Sa maniabilité et sa vivacité le rendent plus "nerveux" que son aîné le P92. La stabilité de croisière des appareils de la famille Tecnam est toujours au rendez-vous. Motorisé par un

Rotax 912S, les performances sont remarquables : vitesse de croisière élevée (210 km/h) et taux de montée (1250ft/mn) plutôt confortable. Chez Mach 0,1, la sécurité passe avant le reste : le P96 est équipé d'un parachute de secours et d'un transpondeur mode C. »

Et comme le mois précédent, demandons à Jean-Luc de nous faire part de ses commentaires.

« Cet appareil est vraiment "plus vif" aux ailerons que le P92 et

Tenez-nous au courant de votre progression pour alimenter nos futures colonnes !

Et à bientôt !