



Le Zoulu



N° 22

Le mot de Michel Morelière Co-Président :

Bonjour à tous,
2016 s'achève sous de très bons augures pour notre association puisque, avec presque 1100 h de vol nous allons à nouveau battre le record déjà établi l'année passée et qui était de 1015 h, record jamais atteint depuis fin décembre 1946 date de la naissance de notre club. Cette « performance » qui a peu d'intérêt en soi dans une association, reflète cependant notre dynamisme à l'heure ou d'autres dans la région, accusent une baisse d'activité. Elle confirme les choix qui ont été fait depuis 2007 et elle nous permet surtout de poursuivre ensemble le renouvellement de notre flotte avec un peu de sérénité.

Cette nouvelle année verra dans quelques semaines le premier vol de l'Océanair que nous attendons tous avec impatience. Il est le trait d'union entre le Technam des élèves-pilotes et le Cessna IFR des voyageurs. Mais ne mettons pas de pression sur notre équipe de constructeurs : ils doivent peaufiner tous les détails afin que nous ayons une machine irréprochable.

L'arrivée de l'Océanair pourrait être, début 2017, l'occasion d'une double fête avec celle du 70^{ème} anniversaire du club...

Toujours en ce qui concerne la flotte, notre fidèle Technam affiche 3200 heures réalisées en 10 ans de bon et loyaux services, et même s'il se porte bien, son remplacement afin de pérenniser le capital du club, pourrait être l'une des pistes de travail de l'équipe de direction pour cette nouvelle année.

Son remplacement par quoi ?

Pourquoi pas par un Technam neuf équipé vol de nuit ? Mais que cela reste entre nous car nous n'en avons pas encore débattu au Conseil d'Administration... et toutes les suggestions sont comme d'habitude très bienvenues.

En résumé : vive 2016 et vivement 2017 !

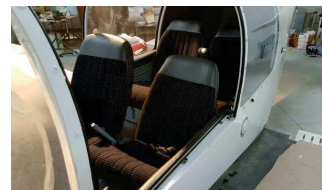


Technam P 2002 Sierra

Poids du vide avions: 331 kg. (Selon version);
Charge utile: 269 kg. (Selon version);
Masse maximale au décollage: 600 kg.
Vitesse de croisière: 225 km \ h.
Vitesse maximale: 290 km \ h.
La portée maximale de vol: 980 km.
La hauteur maximale de vol: 4600 m;
Motorisation: Rotax 912 S2;
Puissance: 100 ch.

Des nouvelles de L'Océanair : Immatriculé F-PGJA, il prendra prochainement son envol pour des vols d'essais d'une trentaine d'heures environ.

Sièges en place et ceintures attachées...



Le tableau de bord est presque finalisé, les amoureux des "pendules" seront servis ! Cependant

un EFIS pourra, dans le futur, prendre la place des cadrans centraux.

Des nouvelles de Jean-René : Pour moi ça roule, je viens tout juste de finir ma formation et je roule tout seul depuis lundi.

Cette année aura été dure mais je suis content d'avoir fini et de pouvoir



enfin conduire mes trains sans moniteur (mais en restant encore pendant 2 ans conducteur-élève). Le métier est chouette et l'ambiance entre cheminots est vraiment cool, c'est sympa.

Côté vols, j'ai contacté plusieurs écoles pour redevenir moniteur bénévole mais bizarrement, pour l'instant, on n'en cherche nulle part. Je reprendrai ma prospection en janvier (pendant les fêtes c'est cuit, impossible de



joindre qui que ce soit). Sinon, à Lille, il y a un petit Extra 200 qui me fait de l'œil, je vais peut-être me laisser tenter (ou alors par un CR100 à Amiens, c'est moins pêchu mais c'est quand même bien moins cher...). Tiens, un de mes chef est un ancien EOPN de l'Armée de l'Air, malheureusement, il a échoué à 2 vols du macaronnage et ça l'a tellement dépité que depuis il ne veut plus entendre parler d'avions (j'ai bien essayé plusieurs fois de le convaincre de venir faire un tour avec moi mais rien à faire). A bientôt ! JR



(**Bernard en Algérie**) La météo va se dégrader dans les jours à venir puisqu'il va même neiger. **Colomb Bechar** est à 900 mètres d'altitude, il neigera même dans le désert ce qui provoquera de grandes frayeurs aux Touaregs qui n'avaient jamais vu ça et qui ne savaient même pas ce qu'était la neige. Bien évidemment, ces semaines glaciales ont aussi arrêté les invasions de criquets, et nous n'en avons pas vu un seul. La lutte contre les criquets est organisée par les autorités algériennes de la manière suivante : des postes de surveillance et d'intervention sont situés sur toute la largeur du pays de la **Tunisie** à la frontière du **Maroc** et ils sont équipés de véhicules 4X4, d'hélicoptères, de « Dromaders » à savoir des appareils identiques aux nôtres, mais encore plus grands avec des puissances de 1000 chevaux, pilotés par des pilotes Polonais et Allemands, fort sympathiques par ailleurs. Les agriculteurs et autres autochtones informent les services de surveillance de la présence d'un vol de criquets puis les dits services relèvent sur place les coordonnées avec des GPS et communiquent ces données



aux coordinateurs associés à chaque poste de surveillance. Enfin, les coordinateurs nous transmettent les points GPS du début et de la fin de la zone à traiter. Nous effectuons alors des passages à basse hauteur sur les sites à environ 5 mètres et épandons un produit, le **Malatox**, qui tue les criquets en 7 minutes, à raison d'un litre de matière active par hectare. Nous traitons environ 500 hectares à l'heure. Le produit étant très toxique, nous volons avec des protections intégrales et des masques respiratoires. Les avions sont lavés et rincés abondamment par les pompiers au retour de mission. Après presque 4 semaines d'inactivité, nous sommes envoyés un beau matin dans les **Aurès** à 900 km à l'est, sur un terrain établi près de la ville de Djelfa. Une fois les bagages faits et le plein complété, nous voilà partis avec Charles. Nous partons pour 70 Nm, avec l'angoisse d'une panne d'essence.



Finalement, nous arrivons sur une bande « atterrissable », où nous attendent les coordinateurs ainsi que des fûts d'Av-gas. La nuit tombant nous décidons de coucher sur place et de ne rejoindre **Djelfa** que le lendemain. Au petit matin, le vent 20 kt plein travers nous promet un décollage chaud, et après 2 h 30 de vol nous arrivons à **Djelfa**. La piste de Djelfa est très longue

d'environ 2000 mètres et est large de 45 mètres. Seulement il n'y a personne, pas de manche à air, et la trouver tient du miracle, car elle est en sable dur et de la même couleur que le sable environnant. Le dessein de son axe se limite à quelques pneus de camion en bordure du début de piste. Mon leader se trompe, atterrit sur un axe transversal, et se fait bien secouer sur les bosses de sable. La poussière qu'il soulève m'indique la direction du vent, et j'atterris sur la bande sans problème. Le lendemain de notre arrivée, une tempête de neige avec des vents de 60 kt nous bloque à l'hôtel pour une bonne semaine. Ce caprice du climat s'explique par le fait qu'ici nous nous trouvons à 1200 mètres d'altitude. Afin d'éviter ces désagréments à d'autres Pilotes, j'entreprends de dessiner une carte de terrain avec les coordonnées exactes au GPS, et une procédure style GPS DME avec altitude exacte et contrôle du plan d'approche - je vous rappelle que nous sommes très loin de tout autre terrain et que c'est



mieux que rien quand on est short pétrole. Ainsi plus tard, cette fiche de procédure a été transmise par notre coordinateur à Tassili Airlines à Alger, et a été très

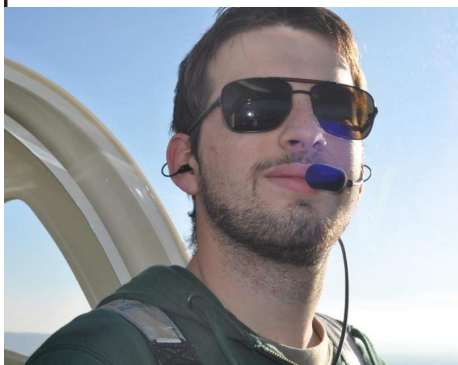
appréciée... Toujours pas de criquets, deux jours avant notre arrivée, une infestation a été traitée avec un grand succès par des pilotes français. Ma mission s'achève. Ma relève arrive à Alger, mais il me reste encore à trouver le moyen de remonter jusque-là. Mon coordinateur m'informe que les routes de montagnes au sud d'Alger, dont les cols culminent à près de 4000 ft, sont fortement enneigées et impraticables en voiture. Heureusement, Tassili Airlines a un hélico à **Bou-Saada** à 120 km qui rentre sur Alger le lendemain. Après trois heures de voiture, je passe la soirée à Bou-Saada avec le Pilote de l'hélico et les coordinateurs. Le lendemain matin, après un survol magnifique en hélico des montagnes enneigées, j'arrive à Alger. Le départ vers la **France** se fera le lendemain par un vol de la compagnie Air France vers Marseille. Ce que je peux retenir de mon expérience c'est que l'Algérie est un beau pays où j'ai rencontré des gens très aimables qui nous ont accueillis avec beaucoup de sympathie et de simplicité. Là bas, le problème des criquets qui ravage les cultures est une affaire grave, qui concerne toute l'Afrique et même l'Europe, alors souhaitons leur bonne chance.

BV



Dernières nouvelles de Pierre Cloarec

Bonjour les amis ! Après être passé par Budapest en



Hongrie et Varsovie en Pologne, je suis enfin installé à Bucarest en Roumanie ou j'opère les vols de la compagnie Wizzair ! Il c'est passé beaucoup de choses pour moi

ces derniers mois. Wizzair est une bonne compagnie, l'ambiance est bonne et multiculturelle et je me familiarise de jours en jours avec l'A320, mais je ne vous oublie pas... J'ai pu voir grâce à la page Facebook de Joël que les vols à Revel se passent bien notamment avec la dernière promo du team leader

qui a commencé les choses sérieuses cet été. J'espère pouvoir vous



saluer au mois de Novembre, car je reviens pour quelques jours sur Toulouse à partir du 17. Je vous envoie mes sincères amitiés ainsi qu'à tous les membres et élèves que j'ai pu côtoyer. Bons vols à tous ! Pierre Cloarec.

Les élèves gardent de toi un excellent souvenir.

Guillaume Janvier nous donne de ses nouvelles.

Bien arrivé en Côte d'Ivoire et fin prêt pour sa nouvelle carrière de pilote. On lui souhaite toute la réussite espérée et qu'il mérite.



Il laisse lui aussi un excellent souvenir à l'aéroclub de Revel. Bon cela va le changer de nos avions d'instruction.



Week-end d'initiation à l'orientation

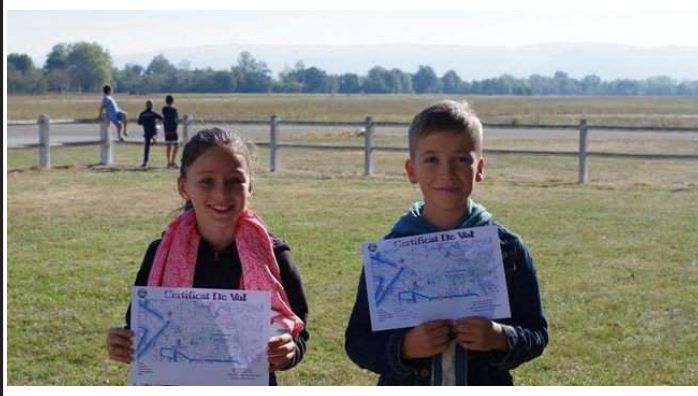
Les aviateurs en herbe sont venus s'initier à l'aéronautique au cours du week-end du 8 et 9 octobre. La mise en pratique d'un apprentissage sur l'orientation, avec une approche qui fait rêver les petits.

C'est au cours d'un week-end ensoleillé et dénué de nuages, que les élèves de CM2 des environs de Revel ont pu être formés sur le tarmac de Vauré. 255 personnes, dont 87 élèves, ont pu partager avec les pilotes les aspects pratiques de l'aviation au cours de 85 vols. «Notre objectif est de remettre en adéquation l'apprentissage de l'orientation, qui est dans leur programme scolaire, avec la pratique» dévoile Michel Bilotte, président de l'aéro-club.

Et bien évidemment, monter dans l'appareil pour décoller peut susciter des vocations. C'est le cas de Zoé, qui explique : «Je veux devenir pilote quand je serais grande» en exhibant fièrement son certificat de vol tout neuf. Comme elle, d'autres enfants de 9 à 10 ans ont pu tenter l'aventure, et toucher le ciel du bout des doigts.

Mais l'aéro-club est habitué à accompagner des jeunes dans les divers domaines que couvrent leurs activités : «Nous formons des jeunes de troisième au BIA (brevet d'initiation aéronautique) tous les samedis matins pendant l'année scolaire. Dans une région où près d'un emploi sur deux est lié à l'aéronautique, c'est un vrai plus», ajoute un bénévole.

L'aéro-club accueille aussi des élèves ingénieurs, qui travaillent à la réalisation de projets, comme la construction d'un aéronef accessible aux personnes handicapées. De quoi permettre à chacun de déployer ses ailes dans le ciel bleu du Lauragais.



HUMOUR :



Meeting de Gimont :

Les jeunes du Team Leader, BIA compris, ont participé aux 12e édition des Rencontres aéronautiques et spatiales de Gimont (Gers). Ils ont pu apprécier le « focus » sur les acteurs et moyens aéronautiques et



spatiaux au service de la prévention des risques et du secours. Elles mettent ainsi en vedette « les hommes et les femmes qui mettent en œuvre drones, hélicoptères et

avions, sans oublier les satellites, outils indispensables de prévention ». Comme d'habitude les stands de simulateurs de vol ont eu la faveur de nos jeunes. En raison de l'état d'urgence, de nombreux meetings de la Patrouille de France avaient été annulés cet été, notamment sur la côte méditerranéenne. Ce n'était pas le cas, fort heureusement, pour les Rencontres aéronautiques et spatiales de Gimont. Pour ce grand meeting aérien du 2 octobre, le 10e organisé à Gimont, on retrouvera dans le ciel gersois l'équipe de voltige de l'Armée de l'Air, la patrouille Cartouche Doré, un Airbus, un hélicoptère Puma et le centre de coordination de sauvetage. Des pilotes privés se sont joints au spectacle dont les Crasy Piper et nos amis de Réplic'Air, tenant des milliers de spectateurs en haleine de 13h30 à 17h30. Comme d'habitude un super meeting avec la Patrouille de France au top de son niveau international. Devant un public encore dense après le passage de la Patrouille de France, l'immense Airbus A 380 est venu depuis Blagnac où il avait décollé quelques minutes plus tôt, le temps de se préparer à survoler la campagne gersoise. Pour l'occasion les pilotes de l'Airbus A380 ont réservé aux spectateurs une surprise que personne n'attendait. En effet des fumigènes ont été utilisés sur la fin de la démonstration du Géant des Airs soulignant la stabilité de son vol. Rappelons que l'entrée du meeting était gratuite. A l'année prochaine !



Dorian Saurat a été lâché après 12 h 00 de vol et il est le premier de sa promotion Team Leader Mermoz à l'avoir réalisé; un vol solo de 18 mn de bonheur. Rappelons que ce jeune homme a obtenu son BIA avec la mention très bien, il a même été jugé apte à



effectuer son vol de mise en garde. Avec sa coupe de cheveux à la Mermoz, promotion oblige, il a tout du futur Top Gun lui qui veut devenir pilote de chasse.

Mathieu Lignac lui aussi a été lâché mais il lui a fallu attendre 6 mois et d'avoir 15 ans, cela n'a pas suffi puisque la météo l'a encore retardé. Enfin le bon jour est arrivé et Patrick lui a donné sa mission, 2 classiques tours de piste



et un basse hauteur, objectif réussi et la joie au retour.

Dernièrement, le 22 de ce mois de décembre, la réussite continue avec le Brevet de Base d'Honoré

Bonbon et le PPL d'Amaury Cordier le jour de ses 17 ans, devenant ainsi le plus jeune pilote de France. Ils sont tous des élèves de Guillaume Janvier, Damien Chaudoy et Patrick Gaudin, vous savez le genre de gars



qui en dehors de l'aéroclub de Revel, sont pilotes de



Boeings ou d'Airbus. Leur instructeur théorique, responsable BIA et Président du Team Leader, Joël Moithy, complète cette équipe dynamique et sympathique.