



GVM-Ecuvillens

Newsletter 2013

Sommaire

- Mot du président
- Sortie à Locarno
- Voler en Amazonie
- Sortie à Mende
- Conférences
- Vol au cap Nord
- Rapport du SESA sur l'accident de Tatroz

Mot du Président

Chers amis,

2014 approche à grands pas et il est temps de se remémorer les magnifiques vols effectués durant l'année écoulée. Cependant, cette année, la majorité de nos membres a certainement assouvi principalement sa passion aéronautique en dehors de l'organisation du GVM. En effet, trois sorties, dont nos deux sorties prévues sur plusieurs jours, ont dues être annulées en raison de la météo. Une traversée des Alpes, un envol «style Grande Vadrouille», ainsi que deux conférences passionnantes ont tout de même garni notre programme 2013. Nous espérons nous rattraper en 2014! Le programme n'est pas encore fait et le comité serait heureux de recevoir toutes propositions et idées de la part des membres. Nous avons beaucoup d'idées mais ne sommes pas toujours sûrs qu'elles répondent à vos attentes. Envoyez toutes vos propositions dans

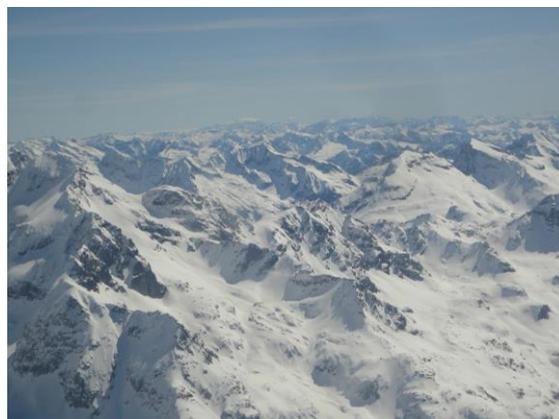
la rubrique «Contact» de notre nouveau site internet «www.gvme.ch». Nous nous ferons un plaisir de les inclure dans un sondage que nous ferons en début d'année et qui fera l'objet d'un vote lors de notre assemblée générale.

Joyeux Noël et tous mes vœux pour la nouvelle année!

Sébastien Bugnon
Président

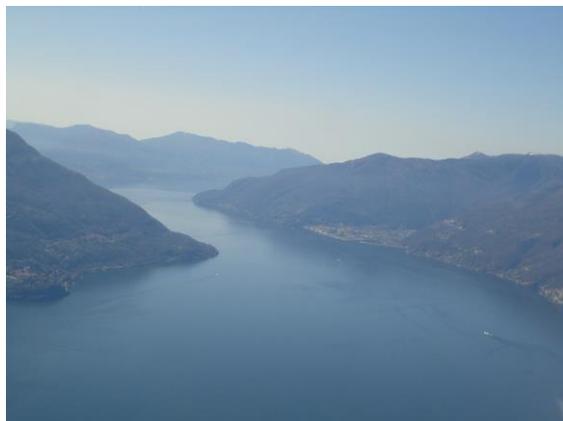
Sortie à Locarno

Le 14 avril dernier était une journée magnifique. Ciel bleu, pas un nuage à l'horizon et des Alpes encore abondamment enneigées.



Que demander de plus que de pouvoir traverser nos belles montagnes et manger une délicieuse pizza sur les bords du Lac Majeur. Ce sont ainsi quatre avions et neuf personnes qui ont profité de ce décor de rêve. Après

le repas au restaurant de l'aérodrome de Magadino, les participants ont encore pu savourer une glace en ville de Locarno avant le retour vers Ecuwillens. Cette journée fut la preuve que des sorties d'un jour en Suisse sont également souvent un pur délice



Sébastien Bugnon

Sortie à Mende

Le 16 juin, nous nous sommes rendus à Mende pour une sortie d'un jour, là où la scène finale de la grande vadrouille avec la fuite en planeur avait été filmée. Le temps était beau, mise à part une petite couche de stratus bas avec quelques trous sur la région de Romont - Lausanne. Nous nous sommes retrouvés à Grenoble Isère pour faire une escale carburant et douane. Nous étions 4 avions, 2 Cessnas et le HB-PMR d'AFS ainsi que le HB-PNZ. Nous nous sommes envolés pour Mende et après environ 2h de vol nous sommes arrivés à bon port. Le soleil était radieux à Mende, accompagné par un relativement fort vent de travers rafaleux. Des conditions difficiles pour l'atterrissage. Une fois les avions parkés sur le tarmac, un taxi nous a conduit en ville, une descente vertigineuse depuis



l'aérodrome situé sur un haut plateau. Nous avons pris un bon repas assis à une grande table (nous étions 11 participants). Pour le décollage, le vent n'avait pas faibli et les conditions étaient toujours autant exigeantes pour quitter la Terre ferme. A une altitude de 3000ft et en été par 25 degrés, il ne fallait pas espérer de grandes performances.



Une fois en vol, nous avons tous mis le cap sur Chambéry, notre arrêt intermédiaire de douane et de carburant. Certains ont appris à leur dépend que les cartes françaises ne couvrent que les espaces aériens jusqu'à 5000 ft et qu'en-dessus il peut y avoir d'autres espaces aériens contrôlés... Heureusement, un simple coup de téléphone a permis de régler le malentendu. Nous sommes repartis

pour Ecuwillens, avec un soleil toujours radieux et cette fois plus de nuages à l'horizon. Le vent du Sud-Ouest nous a poussés jusqu'à Ecuwillens où nous avons pris un bon apéro bien mérité. Je ne peux que recommander Mende comme destination pour un jour ou une week-end, le restaurant de l'aéroport est paraît-il très bon, du style gastronomique, où il faut réserver pour avoir une table.

Laurent Bongard

Conférences

Cette année 2013, le GVME a organisé 2 conférences qui ont toutes deux obtenu un franc succès.

Le 19 janvier, à la salle de conférence du Musée Clin d'Ailes à Payerne, c'est Charles Chammartin, un des pionniers bien connu de l'aérodrome d'Ecuwillens, qui nous a entretenu sur le thème «Le pilote réel doit-il fuir, dédaigner ou adopter le vol virtuel». L'exposé de Charles fut intéressant et complet, on a ressenti dans ses propos sa connaissance approfondie du sujet ainsi que son immense passion pour le vol virtuel. Les quelques 30 personnes présentes ont été unanime pour dire que le vol virtuel n'est ni à fuir, ni à dédaigner mais peut apporter beaucoup à un pilote réel dans le domaine des procédures, du vol aux instruments, de la géographie et de la navigation à vue. A mon avis c'est un très bon complément mais cela ne peut remplacer le vol réel.

Le 22 novembre, plus de 40 personnes ont assisté dans la salle de théorie de l'aérodrome, à la 2ème conférence qui avait le thème suivant: «Survivre à un crash d'avion, mythe ou réalité ? »

Les orateurs étaient M. De Weck (plus de 90ans) et M. De Sybourg. Olivier nous a raconté avec beaucoup

d'humour et d'humilité les 3 crashes auxquels il a survécu au cours de sa longue vie de pilote. C'est sans gêne aucune qu'il nous a fait part des erreurs commises qui ont débouché sur ces accidents. L'origine de deux crashes (givrage carburateur, panne d'essence) même s'ils se sont passés il y a fort longtemps gardent toute leurs valeurs et sont aujourd'hui encore à l'origine d'accidents plus ou moins graves.

M. De Weck nous a donné au cours de son exposé quelques conseils qui ne servent pas à éviter un crash mais plutôt à réussir son crash, en autre, se rappeler ce que votre moniteur vous avait dit, lors de votre formation, de ce qu'il ne faut «jamais faire lors d'un atterrissage forcé dans le terrain ou, qu'il est plus important de sauver sa peau que de sauver l'avion et qu'il faut maîtriser l'avion jusqu'à la fin.

Quant à M. De Sybourg, il nous a relaté le vol d'un Monney venant d'Allemagne qui, en vol horizontal et à vitesse de croisière se «crashe» dans une forêt du Jura et les occupants (2 personnes) s'en sortent sans blessures graves. L'avion est complètement détruit, le moteur retrouvé 150 mètres en amont de la carlingue et les secours alertés grâce au portable de la femme du pilote via un contact en Allemagne. A cet endroit il n'y a aucun réseau avec un portable suisse. Ceci montre que parfois, survivre à un crash n'est pas un mythemais tient plutôt du miracle ou ces deux personnes ont reçu la protection de tous les anges gardiens de l'Europe centrale.

En résumé, personne n'est à l'abri d'un crash mais la règle des «6P» peut vous éviter biendes ennuis.

P roper
P reflight
P reparation

P revent
P oor
P erformance

Je vous souhaite pour 2013 non seulement beaucoup de «happy landings» mais aussi autant d'atterrissage que de décollages.

Georges Fleury

Voler en Amazonie

Volant régulièrement sur la côte pacifique équatorienne, j'ai toujours voulu expérimenter le vol dans la jungle amazonienne, constituant environ un tiers de ce pays andin. Dans cette partie du pays, l'avion est souvent le seul moyen pour rejoindre certaines communautés d'indiens vivants dans la forêt à plusieurs centaines de kilomètres de la route la plus proche. C'est ainsi assez naturellement que l'hiver passé, accompagné de ma famille, j'ai rejoint l'aéroport de Shell-Mera, nom donné jadis par la compagnie pétrolière à cette bourgade aux environs de la ville de Puyo, porte d'entrée de l'Amazonie au pied des Andes. D'ici, l'accès à plus de 500 pistes de quelques centaines de mètres, en terre mais souvent en boue et perdues au milieu de la jungle, s'offrait à moi.

Après avoir rencontré par hasard le seul pilote de la tribu Achuar et d'avoir rapidement réussi à le convaincre de nous emmener dans différentes missions, me voici le lendemain matin à l'aube, aux commandes d'un C182 et au départ pour un monde si différent.

Le vol

Le climat étant très particulier, le vol VFR est parfois assez « spécial ». Il faut bien s'imaginer une humidité toujours proche des 100% avec des températures d'environ 30 degrés. Ainsi, il n'est jamais rare que dans une même journée, des strato-cumulus, complétés de cumulonimbus puissants au-dessus, se forment en quelques secondes et déversent des litres d'eau alors qu'une heure plus tard le ciel bleu reprend ses droits. Le vol on top est ainsi assez fréquent. L'approche nécessite alors régulièrement une traversée de la couche, au GPS au-dessus d'un fleuve. Cette méthode est importante car l'altitude des plans d'eau est connue alors qu'ailleurs, il n'est pas rare que les plus grands arbres touchent la base des nuages. L'atterrissage se fait ensuite en suivant le fleuve jusqu'au village avec un virage à 90° juste avant de poser.



Une autre particularité du vol est le fait de ne survoler que de la forêt et des rivières sur des centaines de kilomètres. La panne moteur serait effectivement très problématique. La seule solution préconisée par les

locaux est celle de se poser à la limite du décrochage sur la cime des arbres.



Les pistes

De nombreuses pistes se trouvent en pleine jungle. Il s'agit souvent d'une bande défrichée de quelques centaines de mètres constituant par la même occasion le centre du village. Effectivement, les différentes huttes de la communauté se répartissent autour de la piste. Elle sert également de place de jeux pour les enfants et est souvent traversée en largeur par un



terrain de foot, des poteaux en bambous constituant les buts sur chacun de ses côtés. Pourtant, un bruit d'avion à l'horizon et la piste se libère comme par enchantement. Par contre, une fois posé, une nuée d'enfants et de personnes entoure l'avion...

En quelques minutes, la pluie peut recouvrir de plus de 50 centimètres d'eau le village ainsi que sa piste rendant son utilisation temporairement impraticable.



Une fois posé, il faut être présenté au chef du village afin d'être accepté. Il est dès lors indispensable d'être accompagné d'un membre de la même tribu. Certaines pistes de la jungle sont par contre utilisées régulièrement pour le trafic de drogue, rendant leur accès relativement dangereux.



La vie sur place

L'autarcie prédomine encore largement dans certaines communautés d'indiens. L'activité des hommes est principalement la pêche et la chasse et les femmes s'occupent des enfants et préparent la nourriture. La plupart des

habitants des communautés éloignées ne sont jamais sortis de la forêt de leur vie. Depuis peu de temps, l'installation de panneaux solaires dans certains endroits (souvent financé par des fondations d'entraide) a permis d'amener de l'électricité et de changer quelque peu la vie. Les maisons restent cependant traditionnelles et sont constituées de poteaux de bois recouverts de palmes. Une seule pièce à même le sol sert de chambre à coucher pour toute la famille, souvent nombreuse.



L'aviation permet d'apporter tout de même certains produits. Entre autres, de l'essence pour des moteurs de pirogues permet dans certains endroits des déplacements plus rapides entre villages. Dans certains cas, l'avion permet également des rapatriements sanitaires permettant à certaines personnes de se faire soigner.

Toute personne qui serait éventuellement intéressée par une telle expérience peut sans autre me contacter.



Sébastien Bugnon

Vol au Cap Nord

Cet été, au mois de juillet, 5 copains pilotes et deux épouses ont entrepris avec deux avions (PMR et PNZ) un long voyage vers le grand nord pour découvrir la Suède et la Norvège. J'ai eu la chance de participer à ce voyage et je serais prêt de partager avec vous, à une soirée-rencontre du Club, quelques émotions et beaux moments de cette aventure.

Certains pilotes, moi compris, ont profité de ce voyage pour parfaire leurs connaissances de vol (et de politique) dans des régions complètement nouvelles.

C'est Jacques Beyeler, passionné et routinier de l'aviation, qui avait lancé l'idée d'entreprendre ce voyage. Il l'avait déjà fait il y a environ quinze ans et il l'avait trouvé tellement extraordinaire qu'il tenait à le refaire.



Ainsi Jacques Beyeler, avec son épouse Anita, Willy Brand avec son épouse Vreni, Dani Favre, Jean-Marc Giossi et moi, nous sommes partis le matin du 20 juillet d'Ecuvillens pour aller à Spa (Belgique), Odensee (Danemark), Malmö (Suède), Jönköpink, Stockholm-Bromma, Sundswall, Lulea et Alta (Norvège).



Nous avons eu du beau temps, mais aussi rencontré des orages, de la brume, des nuages et du vent. Nous avons surtout découvert des paysages pittoresques spécialement en Norvège, où les fiords se succédaient sans cesse entre des montagnes assez étranges par leur formation et les centaines de lacs qu'elles hébergent.



Finalement, après avoir fait le plein d'essence à Alta, au dernier aéroport du nord qui avait de l'AVGAS 100, avant Honningsvåg, notre destination finale, nous voilà repartis pour le Cap Nord que nous survolons et contournons avant d'atterrir à Valan.



Petite surprise pour le pilote qui s'était concentré davantage sur le Cap Nord plutôt que sur l'aéroport. Sur le prolongement de l'axe de la piste en service (côté mer) il y a un joli promontoire. La longue finale ne pourra pas être du type classique mais devra être adaptée.

Le Cap Nord est une majestueuse falaise de 307 mètres de hauteur à la latitude d'environ 71° Nord. Il abrite un observatoire pour les touristes. Sa particularité est de se dans un coin reculé de la Norvège, endroit qui est le plus septentrional du continent Européen.



Nous avons passé deux jours à Honningswag, retenus par le brouillard de la mer qui apparaît déjà très dense sur la photo du cap à notre arrivée. Au début il ne touchait qu'à peine les terres mais il s'est vite étendu juste un peu sur les terres ce qui a suffi pour couvrir l'aéroport tout en laissant le beau petit village d'à côté de Honningswag au soleil.



Finalement, profitant d'une trouée dans les nuages que nous avons attendue et guettée avec beaucoup de patience du bureau de l'aéroport de Honningswag, nous avons pu repartir pour Alta, Tromsø, Bodø, Trondheim, Florø, Bergen et Kristiansand.

Parmi les surprises du vol et les expériences acquises lors du voyage en voici une que je veux vous raconter car elle m'a donné un moment d'émotion inattendu alors que tout se passait pour le mieux.

Au moment d'atterrir à Flensburg, après m'être annoncé dans les règles de l'art en indiquant clairement mon point de départ en Norvège (comme à l'examen de la voix que j'avais renouvelé juste avant de partir), je me suis vu refuser poliment le droit d'atterrir. Ahi, oh, uhh! Voilà ma leçon de géopolitique. Il n'y aurait pas d'accord de Schengen entre la

Norvège et l'Allemagne. J'aurais spécialement dû avertir la douane allemande dans les temps pour être dans les règles.

Une solution a pu être rapidement trouvée avec la bonne collaboration de toutes les parties concernées qui connaissaient déjà bien ce cas de figure. J'ai retroussé chemin pour aller à Sonderborg, un aérodrome à 15 minutes de Flensburg pour passer la douane et surtout clôturer mon plan de vol au Danemark.

J'ai dû demander de l'aide au Contrôle danois pour me guider dans la bonne direction vers Sonderborg, le temps de sortir avec l'aide de mon coéquipier les cartes de cet *alternate* et tout s'est très bien passé. Rien de plus évident - pensez-vous sûrement en lisant ces lignes - d'autant plus qu'il nous restait au moins 45min de réserve de vol selon les règles de prudence que nous étions fiers et heureux d'avoir respectées. Toutefois, je vous assure qu'au moment où je venais de mettre 10 degrés de volets et que le contrôleur m'annonçait gentiment « you are not cleared to land - sorry » j'ai d'abord dû déglutir deux fois et arrêter dans ma tête le tourbillonnement de noms d'oiseaux qui s'était soudainement déclenché. Cela ne dure que quelques secondes mais de très longues secondes!

Ensuite, notre équipe a pu repartir immédiatement de Sonderborg pour Flensburg car entre les deux aérodromes il y a un accord de proximité qui autorise les vols transfrontaliers sans déposer un plan de vol. Ainsi 40

minutes plus tard nous atterrissions finalement à Flensburg où nos copains nous attendaient avec un grand sourire. Eux n'avaient pas annoncé leur point de départ ...

Le lendemain, après une dernière nuit tranquille nous sommes rentrés, comme pour l'aller, par Spa (Belgique) et arrivés le soir du 30 juillet à Ecuwillens.

Claudio Balestra

Rapport du SESA sur l'accident de Tatroz

Le 28 avril 2012, un Piper PA32R « Saratoga » décollait de Lausanne pour se rendre à Ecuwillens, en passant par Tatroz, que les passagers souhaitaient survoler dans le cadre d'une fête de famille. Le six places était chargé, environ 40kg en dessous de la masse maximale autorisée.

Une situation de foehn engendrait ce jour-là de puissants rotors dans les environs de l'objectif, avec selon le SIGMET des rafales atteignant au sol les 30kt.

Le pilote effectua deux passages au-dessus de Tatroz, à des altitudes variant entre 3800 et 2900ft, le second se terminant de façon tragique, tuant sur le coup tous les occupants de l'appareil.

Le rapport d'enquête du « SESA » tire les conclusions suivantes : « L'accident est dû à une collision avec le sol suite à un décrochage à faible hauteur. Une prise en compte

insuffisante des conditions météorologiques et topographiques a contribué à l'accident. »

Aussi tragique que cela puisse être, il faut maintenant en tirer les enseignements pour éviter de se retrouver dans une situation similaire. Quelques conseils donc :

- Reporter un vol si les conditions météorologiques ne permettent pas d'effectuer celui-ci dans des conditions de sécurité optimales.
- Eviter la combinaison, basse hauteur + faible vitesse + forte inclinaison
- Connaître les limites de l'avion, notamment sa vitesse de décrochage dans une configuration donnée.
- Une charge élevée et/ou un facteur de charge élevé augmentent la vitesse de décrochage (41% d'augmentation lors d'un virage à 60° d'inclinaison)
- Des rafales peuvent momentanément réduire ou augmenter la vitesse indiquée, une rafale de dos va par exemple réduire la vitesse indiquée et donc la marge par rapport à la vitesse de décrochage, pouvant, lorsque les turbulences sont suffisamment fortes, faire décrocher l'avion.
- Lors de vols photos ou passagers, évitez une trajectoire trop proche de l'objectif, exigeant une forte inclinaison. Privilégiez un large virage à faible inclinaison autour de celui-ci.

Cet article ne cherche pas à blâmer qui que ce soit, mais simplement à éviter une situation similaire. Informations

tirées du rapport final publié sur le site internet du SESA.

Simon Haberkorn

Vous aimeriez partager une expérience de voyage ou une sortie en avion avec nous ? N'hésitez pas à nous contacter, nous nous ferons un plaisir de la publier.

Via notre site internet www.gvme.ch sous rubrique contact ou alors à l'adresse : comite@gvme.ch