

Aéro-club de Joigny



Les Ailes Joviniennes

LES AILES JOVINIENNES

AERO-CLUB DE JOIGNY



A TIRE

D'AILES JOVINIENNES

Histoire des Ailes Joviniennes

CHAPITRE 4

LES ANNEES 80

88
Varig

une association possédant 40 licences actifs à 5 heures, ça fait 200 heures au bout de l'année et tout le monde coopère sur 200 heures ce qui fait pas à moins 100 fois plus ou alors, les heures de vol sont distribuées équitablement au sein -

C'est possible, réfléchissant le prix moi je propose à l'assemblée de Joigny à effectuer d'abord un sondage sur les licences et puis de discuter d'un avion à de très hautes performances -

Je propose donc à notre assemblée locale de présenter 2 solutions dans lesquelles la cotisation est répartie sur les heures de vol pour la 1^{ère} solution 1^{ère} solution 23 heures de vol (17000 FF) et 6 de plus

Cotisation 6000 FF réglable en 1, 2, 3 ou 4 fois et comprenant ces heures de vol et l'assurance fédérale C'est au pilote de faire son contact sur le nombre d'heures à acheter, voir aussi de son P.C -

2^{ème} solution 23 heures de vol pour 12700 FF (soit 550 FF par heure) après la 23^{ème} heure 45 minutes avant facturation trimestrielle de 0,80 soit 2,32 sur 12700 et 3,84 sur autres, en contre partie l'Aéro-Club Joigny a maintenu ces nouveaux tarifs jusqu'en 31.12.1980.

3^{ème} solution Cotisation 15000 FF réglable également en 4 fois (soit 3750 FF par heure de vol) (5^{ème} partie 15000 FF) l'assurance cotisation est comprise pour 700,00 dans le 1^{er} trimestre pour 150,00 - par de trimestre ou après 15 heures.

Les frais de montage sont exclus de ce 2^{ème} solution et sont compris à raison 1,50 par minute. Après une discussion assez longue la 1^{ère} solution est adoptée pour 1981 par vote à main levée qui a été discutée ensuite.

Mise en place du forfait ...
 imité, jamais égalé



Nécrologie

Le dernier envol de Gaston Nasse, président des «Ailes Joviniennes»





Gaston NASSE

Membre du Conseil d'administration en 1956

Secrétaire adjoint,

puis secrétaire général en 1962

Président de 1979 à 1984

Après s'être installé dans de nouveaux locaux sur un nouveau terrain et muni d'un nouveau Président, à la fin de la précédente décennie, l'aéroclub se dote, à l'aube des années 80, d'un nouvel avion, un DR 400 -160 Chevalier, tout neuf, immatriculé F-GCIN, financé par nos réserves et la reprise, du F-BOCD avion à train classique dont l'usage sur une piste revêtue (en dur) n'est pas du goût de tous.

Malgré ce nouvel oiseau, nous ne réalisons que 804 heures de vol en 1980, 199 heures de moins qu'en 1979 qui caracole avec ses 1003 heures ! Il est vrai que notre "moniteur" (c'est ainsi qu'on les appelait en ces temps reculés !) nous a quitté en janvier et que son remplacement n'a pas été immédiat.

Alain Parisot dit Linou, ...



...entre au Conseil d'Administration le 24 mai 1980. Il ne sait pas encore qu'il en deviendra le Président.

Enfin, la Ville de Joigny et l'aéroclub passent devant Monsieur le ... notaire, pour concrétiser la vente des anciens locaux du club sur le terrain d'Epizy, pour la somme de 62 500 F, 6 250 000 anciens francs pour les quelques rares irréductibles !



L'inflation plane toujours "on top". Le taux affiché est de 13.60% (Souvenez-vous il était de 13.70% en 1974). Aussi procède-t-on à un ajustement des tarifs au beau milieu de l'année :

-l'adhésion et la cotisation restent inchangées à respectivement 250 francs et 600 francs,

-le D112 voit son prix de l'heure porté à 162 francs,

-celui des DR 400/160 à 232.80 francs,

-et le monitage à 60 francs de l'heure.

Pour comparaison le SMIC était de 17.78 francs de l'heure au 1er décembre 1980.

La situation financière du club est cependant suffisamment positive pour que l'on s'interroge sur la nécessité d'ouvrir un Livret à la Caisse d'Épargne, l'Écureuil, pour y stocker nos noisettes.



Il faut dire qu'avec l'inflation

(voir plus haut) nos économies perdent en pouvoir d'achat.

Certes les intérêts ne sont que de 7.50%, à peine plus de la moitié de l'inflation. C'est mieux que rien et cela limitera les dégâts !

Lors de l'assemblée du 21 mars 1981 qui statue sur l'année 1980, le nouveau Président s'indigne: "Le Jodel D 112 n'a fait que 166 heures (!), ... le 1/4 des heures des autres avions réunis. Les 638 heures se décomposent en 316 heures de IN et 322 heures de HR ... nos membres préfèrent l'avion de 180 cv puis le 160 cv et en dernier le 65 cv !! Et ceci malgré une hausse pétrolière commençant à être sérieusement inquiétante et obligeant à revaloriser les tarifs tous les deux mois."

Il expose ses craintes pour l'avenir : "... la baisse d'activité, si elle n'est pas le fait de Joigny, est néanmoins inquiétante car la situation économique que nous traversons (Hé oui, déjà, encore et toujours ... la sempiternelle ciiiiise !) et que nous traverserons dans les années à venir (alors là, même Nostradamus n'a pas fait mieux !) ne nous permet pas d'entrevoir un possible accroissement de celle-ci.... Il est à prévoir que, si tous ensemble, ne réagissons pas,

nos activités individuelles iront vers les 5 heures dans les 6 derniers mois (C'est à cette époque l'une des conditions de prorogation du Brevet de Pilote, avec la visite médicale). La suite est reproduite ci-dessous

88

Tarif

une association possédant 40 heures actives à 5 heures, ce fait 200 heures au bout de l'année et tout le monde comprendra que 200 heures ne suffisent pas à amortir nos frais fixe ou alors, les heures de vol vont dérisoirement augmenter en prix -

C'est pourquoi, recherchant le prix mini je propose à l'assemblée de s'engager à effectuer annuellement un minimum de heures de vol permettant d'arriver à des tarifs horaires raisonnables -

Je propose donc à notre assemblée générale ici présente 2 solutions dans laquelle la cotisation est transformée en heures de vol pour la 1^{re} solution

1^{re} solution 23 heures de vol (17 sur IN et 6 de BARL)

Cotisation 6.000 fr réglable en 1, 2, 3 ou 4 fois et compensant ces heures de vol et l'assurance fédérale c'est auquelque sorte un contrat que le membre s'engage à remplir vis-à-vis de son A.C. -

Les heures de vol non effectués le 31-12-80 sont "perdus" après la 23^e heure les minutes seront facturées à raison de 0,50 soit 2^e 22 sur BARL et 3,84 sur autres. en contrepartie l'aéro-club s'engage à maintenir ces nouveaux tarifs jusqu'en 31-12-1980.

2^e solution

Cotisation 4.500 fr réglable également contractuellement en 4 fois donnant droit à 15 heures de vol. (5^e BARL et 10^e IN) l'ancienne cotisation est comprise pour 700,00 ainsi que l'assurance pour 130,00 - par de rétroaction après 14-15 heures.

Les frais de montage sont exclus de ces 2 solutions et ils seront refaits à raison 1,30 le minute. Après une discussion assez longue la 1^{re} solution est adoptée pour 1981 par vote à main levée sui à donner les résultats suivants

La noble assemblée se prononce par 24 voix sur 27 pour la première solution. La seconde solution ne remporte que 3 voix dont celle de P. Luc Jobert qui deviendra président et fervent partisan de la formule pour laquelle il n'a pas voté. Une seule voix contre, celle de Jack "La Mitraille" Thomas, qui n'en reste pas moins membre du club et de son Conseil d'Administration pendant encore plusieurs années.

Les tarifs 1981 sont donc désormais :

- inscription : 250 Francs,
- cotisation : 6 000 Francs, comprenant 6 heures de D-112 et 17 heures de DR 400-160 ou DR 400-180,
- dépassement : sur le D 112, 2.22 F/mn ou 133.20 F/h et 3.84 F/mn ou 230.40 F/h sur les deux autres appareils,
- couverture des frais de déplacement du moniteur : 1.30 F/mn.

C'est ainsi qu'est née une formule forfaitaire quelquefois imitée, jamais égalée et qu'aujourd'hui le "Monde aéronautique entier" nous envie ! (restons modeste !)

Nous voilà donc dotés du révolutionnaire forfait. Le club perd un membre sacrifié sur l'hôtel de la nouveauté. Mais 1981, voit par-

tir une dizaine d'autres membres : 2 pour raison médicale, 4 pour des raisons professionnelles qui les emmèneront loin du jovi-nien, 1 est parti en coopération (service national civil effectué à l'étranger en remplacement du service militaire alors obligatoire pour tout jeune citoyen), 1 pour une raison oubliée, 1 pour construire son propre avion qu'il ne finira jamais, 1 autre pour construire un prototype formule canard qui, lui, finira ... en miettes sur l'aérodrome d'Auxerre.



Le DR400/180 F-GAHR

Les témoins racontent qu'après avoir longuement refusé de décoller, l'appareil s'est cabré pour monter à la verticale, avant de décrocher et de tomber lourdement sur le sol. Le pilote d'essai s'en est tiré avec quelques égratignures, des courbatures et une belle frayeur. Il a eu beaucoup de chance. Cette hémorragie de membres et une météo capricieuse, influent sur le nombre d'heures réalisées, 737 heures au lieu de 803 heures en 1980 et 1003 heures, année record, en 1979. Nous enregistrons 3 nouveaux TT (pour "Titre de Tourisme" remplacé depuis par la licence de pilote privé ou PPL pour "Private Pilot Licence") dont celui de Bernard Zirnhelt. "Depuis un an, souligne le Président, nous avons, grâce à une formule "tout compris" maintenu la tête hors de l'eau ... la moyenne des heures de vol est bonne".

Ces conditions difficiles et un recrutement en berne n'empêchent pas le club d'acquérir un nouvel avion, un DR 400/160 immatriculé F-GDEG, en remplacement du DR 400/180 F-GAHR (l'avion du lâché et du TT du rédacteur d'A Tire d'Ailes !) dont le moteur arrive en fin de potentiel .

La société dirigée par Pierre Robin, connaît quelques difficultés, le Conseil Régional vient indirectement à son secours et offre une prime d'achat de 100 000 francs à tout aéroclub bourguignon qui se porte acquéreur d'un Robin. "L'affaire du siècle" écrit

Toujours épicuriens, Aérobouffe de l'hiver 1980



Agnès qui fut la plus jeune pilote de France le 4 juillet 1970.

Et Michèle Jobert, née Nasse



Des anciens du Rallye International de l'Yonne sont venus partager leurs souvenirs des bons moments de cette conviviale compétition.



Gaston Nasse" dans son rapport moral à l'assemblée du 21 mars 1982.

Les Ailes Joviniennes est le seul club icaunais à profiter de l'aubaine. Pour financer cet achat le Président Nasse négocie la reprise par Robin de l'HR pour 105 000 francs contre 90 000 francs proposés par l'avionneur. Il faut puiser dans nos réserves pour 127 000 francs. Le total, 332 000 francs est assuré sans faire appel à l'aide des membres, contrairement aux achats précédents, et en ne touchant qu'à peine à notre compte livret de la Caisse d'Epargne où fructifient les fonds provenant de la ven-



te des locaux d'Epizy. Le Président se réjouit d'avoir "la meilleure flotte du département".

Ne comparez pas trop vite les prix en euros d'un DR 400/160 équipé au mieux de ce qui se fait alors avec le coût de nos dernières acquisitions équipées d'appareils de confort ou devenus obligatoires : une deuxième radio, un transpondeur, un GPS, un pilote automatique et un glass-cockpit. Ces petits joujoux coûtent un bras ou les yeux de la tête ou la peau du ... (au choix). Et il ne faut pas négliger l'érosion monétaire, non négligeable en ces périodes de très forte inflation.

Le forfait est reconduit, mais les conditions changent déjà. Le tarif reste fixé à 6 000 francs, cotisation et heures de vol confondues, mais le nombre d'heures diminue. La même somme ne donne plus droit qu'à 20 heures 30 minutes de vol, réparties en 5 heures 30 minutes de D112 et 15 heures

de DR 400/160, au lieu de 23 heures au total. Ce qui fait 10.87 % de temps de vol de moins. Autrement dit, c'est une augmentation à peine cachée de près de 11 %, néanmoins inférieure à l'inflation qui survole cette année 1981 à 13.40 %, un tout petit peu moins qu'en 1980 qui affichait 13.60 % à l'altimètre de l'économie nationale. La diffé-



rence doit être comblée par le choix du nouvel avion, qui consomme 10 litres de moins à l'heure, soit une économie de carburant de 25%. La participation aux frais de montage passe de 1.30 francs à 1.50 francs la minute. Le coût des heures effectuées au-delà du forfait est uniformément diminué de 60.00 francs pour tous les appareils. C'est pratique, cela fait pile 1 franc par minute.

Tout cela c'est "la faute à la conjoncture, à la crise". La crise déjà, non la crise encore et toujours, car nous avons utilisé ce terme dans les chapitres précédents et aujourd'hui son usage n'a pas faibli. La crise est-elle éternelle ? Si oui, c'est une raison d'espérer puisque nous avons surmonté les précédentes, nous surmonterons bien les suivantes.



Tiens, voilà un futur Zident !

L'année 1982 est sans évènement majeur, si ce n'est le décès soudain de notre secrétaire-adjoint, Jean Waymel, photographe et grand ami du Président. Gaston Nasse.

Le "forfait tout compris" est reconduit, sans changement.

En 1983, nous déplorons un incident pour le Jodel D-112. (voir en fin de chapitre).

Il y a plus de peur que mal, pour l'équipage comme pour l'avion grâce à l'habileté de Laurent Urvoy., notre nouvel instructeur, tout frais sorti de son stage de formation. La remise en état du F-BIRL coûtera 20 000 francs et 3 mois d'immobilisation. Avec l'aide de Laurent U. nous aurions sans doute atteint 700 heures sans ce fâcheux évènement.



Jean Waymel



(Pardonnez Laurent pour cette mauvaise photo !)
Après avoir tâté du vol à voile à Beynes en juillet 1978, Laurent commence sa vie de pilote d'avion en mars 1979, aux Ailes Joviniennes où il est instructeur de 1983 à 1994 : 15 ans au club, 11 ans en qualité

d'instructeur, dont 10 ans au titre de chef pilote. Pendant son Service National, il est instructeur au GAMA (Groupement Aéronautique du Ministère de l'Air) où il forme Jean-Marie Cazenave, qui sera plus tard, à son tour instructeur à Joigny. Il forme aussi un pilote un peu particulier pour lui, Roger Urvoy, son père, qui volera une dizaine d'années à Joigny. Puis Air France nous le kidnappe ! Et nous en sommes fiers, car n'est-ce pas là l'un des objectifs de nos aéroclubs que d'accompagner les vocations aéronautiques ? (voir en fin de chapitre)

1983, l'inflation est encore de 9.60 % et en 1984, le forfait passe à 6 540 francs. Ce montant donne droit à 14 heures de DR 400 et à 6 heures de D112.

En mars 1984, Parick Roy, le fils de Pierrot, est invité par la FNA* (future FFA) sur la Tansafricaine. (Voir article de l'Yonne Républicaine en fin de chapitre).

Il rejoint la course avec un billet offert par la FNA* sur la compagnie UTA et revient avec un équipage de la compétition. La cotisation d'assurance pour le rapatriement sanitaire, en cas de besoin, et l'argent de poche pour une dizaine de jours, sont assurés par les membres de l'aéroclub, toujours généreux.

Une fois encore, le club fait des projets de rallye. Il est question d'une épreuve de navigation, d'un passage de précision, d'une verticale sur un point "mystère" perdu dans la nature. Il restera sans suite.

Le 9 mars 1984, c'est décidé, nous allons acheter un nouvel avion. Le 6 mars, soit 3 jours avant, l'Union Régionale N° 2* de la Fédération Nationale Aéronautique nous propose d'acquérir un ATL ROBIN (Avion Très Léger), avec une subvention du Conseil Régional de 40 %. Le prix de l'appareil est de l'ordre de 200 000 francs. Rappelons aux derniers nostalgiques des anciens francs qu'il faut ajouter deux zéros pour convertir les nouveaux en anciens francs soit 20 000 000 d'anciens francs. Tout le monde suit ?



A droite, Laurent, à gauche, son neveu, dans le D112, encore "avion-école"

*La FFA s'appelait encore la FNA.

Jusqu'à fin de l'année 2004, l'UR 2 couvre le territoire de la Bourgogne et de la Franche-Comté.

A partir de 2005, les deux régions se séparent afin de correspondre au découpage territorial. En 2015, le nouveau découpage des régions fusionne la Bourgogne et la Franche-Comté en une seule et même région.

Pour les mêmes raisons qui ont fait scinder l'UR 2 en deux Comités Régionaux Aéronautiques, correspondre au découpage des régions, les deux CRA fusionnent le 26 novembre 2016, après 11 ans de séparation.

Faire et défaire, c'est travailler !

Oui, je continue... L'aide de la Région est



donc de 80 000 francs. L'avion nous revient à 120 000 francs. Nous le revendrons 4 ans plus tard pour 130 000 francs ! Est-ce une bonne affaire ? Pas vraiment, l'inflation cumulée sur 4 ans est encore de 20%. Le prix actualisé est de 144 000 francs. Cherchez l'erreur ! De plus ce nouvel avion ne fait pas l'unanimité, fragile, sous-motorisé, instable. Et pourtant, l'ATL a été conçu par les Avions Robin pour répondre au besoin des aéroclubs de disposer d'avions biplaces économiques. C'est un monoplane monomoteur équipé d'un train d'atterrissage fixe et d'un empennage en V. Il est doté d'un fuselage poutre qui lui donne une silhouette nouvelle, et avant-gardiste. Plus tard, les appareils comme les Diamond (DA 20 et 40), entre autres, et des ULM performants, renoueront avec cette ligne.

Un nouveau moteur très léger avait été développé pour cet avion, le JPX PAL 1300 de 35 kW, moteur deux temps à trois cylindres en étoile. Le premier prototype décolla le 17 juin 1983. Les tests révélèrent que ce nouveau moteur, insuffisamment puissant, avait tendance à vibrer. Afin d'accélérer son développement et sa certification, le prototype fut donc équipé d'un moteur automobile Volkswagen modifié, ce qui servit



Notre ATL immatriculé F-GFSA

de base pour la production. Comme ce moteur quatre temps était plus lourd que le moteur d'origine, les ailes de l'avion furent disposées en flèche vers l'avant afin de maintenir le centre de gravité de l'avion dans une position acceptable par rapport à l'aile. La Fédération française aéronautique passa une première commande de 30 ATL en novembre 1983, et les premières livraisons eurent lieu en avril 1985 avec une certification de navigabilité limitée. L'avion obtint la certification complète le 15 juin 1986. Quelques exemplaires, rares, volent encore, mais la maintenance devient semble-t-il compliquée, notamment pour ceux équipés du JPX dont les pièces sont difficiles à trouver.



Daniel K. perplexe et dubitatif examine l'ATL

Source et photo Wikipédia et les Ailes joviennes)

Le procès-verbal du 9 mars 1984 est le dernier transcrit de la main de Gaston Nasse. Le 19 novembre suivant, Gaston Nasse monte au club pour ouvrir les volets avant d'aller assister à l'enterrement de la mère de Pierrot Roy. Il ne redescend pas. Foudroyé par une crise cardiaque il meurt près du bureau.

Les cassandres pronostiquent alors la fin de l'aéroclub. Ils en sont pour leur frais. Dès le 30 novembre, Alain "Linou" Parisot, vice-président est provisoirement nommé Président.

Le 1er décembre 1984 une délibération est prise pour permettre à Alain Parisot et à Pierrot Roy de détenir la signature sur le compte bancaire.

La compétence de Pierrot Roy et de Pierre Parisot, frère de Linou, pour assurer l'entre-

Le dernier envol de Gaston Nasse, président des «Ailes Joviniennes»



Joigny. — Ils étaient nombreux, ses amis, à l'accompagner à sa dernière demeure et à témoigner leur sympathie à sa famille.

Après l'office religieux célébré en l'église Saint-Vincent-de-Paul, Gaston Nasse a traversé une dernière fois les Hauts de Joigny pour reposer désormais au pied de la Côte-Saint-Jacques à l'ombre de cet aérodrome pour lequel il a tant donné.

Originaire du nord de la France, né à Maubeuge le 19 février 1920, après un long séjour en région parisienne où il fut tourneur et agent technique, il vint s'installer à Joigny en 1955 pour travailler dans une usine joviniennne.

Mais Gaston Nasse avait une passion, l'aviation. Le 27 février

Président des Ailes Joviniennes depuis le 12 avril 1979 et président depuis 1975 de l'Amicale des aéro-clubs de l'Yonne, il a œuvré très efficacement pour la construction du nouvel aérodrome de Joigny, ce qui, à une époque, était sa principale raison de vivre.

Depuis des années, il passait la plus grande partie de son temps à Beauregard, le nouvel aérodrome qui domine la ville.

C'est là, en plein travail et à son bureau de la tour de contrôle que le destin l'a frappé, au matin du 19 novembre.

Notre dernière rencontre remonte à quelques jours seulement. C'était à l'occasion d'une visite sur l'aérodrome où des travaux de compactage étaient arrêtés en raison de la pluie qui ne cessait de tomber. De retour à la tour de contrôle, nous avons alors

1937, il s'inscrivait au club aéronautique Gilbert-Thomain, section d'Asnières.

C'était au temps de l'aviation populaire et il obtint son brevet de pilote le 25 août 1937. Sa passion ne l'a jamais quitté. Après avoir connu divers aéro-clubs, dont celui de Courbevoie où il fut secrétaire, il entra, dès son arrivée à Joigny, à l'aéro-club local où il prit la place de secrétaire.

Excellent moniteur, il forma de très nombreux pilotes jusqu'au jour où il fut obligé de passer la main et de céder la place à un plus jeune. Ce qui ne l'empêcha pas, bien au contraire, de continuer à s'occuper des Ailes Joviniennes dans un domaine plus administratif.

formé le projet d'un survol du Jovinien pour prendre quelques clichés photographiques de la ville et particulièrement des zones où de grands travaux sont prévus, les boucles de l'Yonne entre Joigny et Cézy, la déviation de la R.N. 6, la zone industrielle, etc. « C'est d'accord, un week-end où le ciel sera bien dégagé, pas de problème, tu me préviens la veille ou le matin. »

Ce sont les derniers mots qu'il a prononcés lorsque nous nous sommes quittés.

Certes, à chaque instant, de part le monde, des êtres naissent et meurent. Mais lorsqu'il s'agit d'un proche, d'un ami ou simplement de quelqu'un que l'on connaît bien, ce dernier « envol vers l'infini » laisse toujours un grand vide autour de nous. — N. LANYAR.

élèves. Nos avions effectuent 592 heures de vol. Un élève est breveté. C'est le premier élève formé par Laurent Urvoy. Au cours de l'été l'EG connaît une mésaventure qui nous coûte 15 000 francs. L'immobilisation de l'appareil est de courte durée grâce aux diligences de Gaston Nasse et de Pierrot Roy.

Le forfait est de 6 540 francs pour 20 heures de vol dont 6 heures de D112 et 16 heures de DR 400. Le dépassement est décompté à 2.82 F/mn sur le Jodel D 112 et à 5 F/mn sur les DR 400.

Les nostalgiques du franc feront leurs calculs en tenant compte de l'inflation notamment encore élevée dans les années 80, sans oublier d'ajouter le coût d'appareils devenus obligatoires ou indispensables comme les transpondeurs, les GPS, etc. qu'il convient désormais de financer.

1985 est une année de transition. Nous confirmons notre décision d'acquérir un ATL, la nomination d'Alain" Linou" Parisot est entérinée par l'assemblée générale du 14 avril et Pierre "PP" Parisot, son frère, entre au Conseil d'Administration à la place laissée vacante par Gaston Nasse.

Nos 35 membres réalisent 738 heures de vol en 1986. Outre une météo sympa, cette année bénéficiaire de plusieurs facteurs positifs :

-la découverte du pilotage de l'ATL, "tout nouveau tout beau",

-l'arrivée au bout de leur formation de 4 élèves Fabienne B., Marc B., Michel R., et Roger U. "U" comme Urvoy, le père de Laurent, notre instructeur qui n'est pas peu fier et ému d'avoir mené son père jusqu'au brevet,

-de nombreux voyages en Allemagne, en Suisse, en Espagne, ...

Laurent, encore lui, n'est pas étranger à certains de ces voyages au-delà de nos frontières. Il continue aussi à initier certains d'entre nous au vol de nuit. L'assemblée le remercie pour son dynamisme. Le moteur du Jodel D 112 arrivé en bout de potentiel est remplacé et nous envisageons un autre remplacement, celui du DR 400 F-BCIN.

tien de nos avions est reconnue par Véritas. Cet énorme avantage, jusque là accordé essentiellement au travers la présence de Gaston Nasse, est préservé.

Le club compte alors 33 membres dont 10

Le forfait annuel 1987 est maintenu à 6 700 francs. Il donne droit à 20 heures de vol réparties entre le D 112, 5 heures et demi, les DR 400, 10 heures et demi, et l'ATL pour 4 heures. Nous faisons 687 heures. L'un des 6 élèves en formation est diplômé. Les ailes des Ailes Joviniennes survolent l'Allemagne, la Suisse et vont même jusqu'aux Baléares.

En 1988, le forfait, cotisation incluse, augmente de 500 francs pour atteindre 7 200 francs, soit plus 7.50 %. Nos tarifs sont restés les mêmes en 1986 et 1987. Pendant ce temps, 1988 inclus, l'inflation est de 6%. Oui mais, pour ce tarif nous faisons 20 heures de vol réparties comme suit : 5 heures 1/2 sur le D 112, doté d'un nouveau moteur, 4 heures sur l'ATL et 10 heures 1/2 sur les DR 400/160 dont le tout nouveau, tout beau F. GGJH.

Il nous faut financer ces investissements. Nous vendons 2 avions, l'un de nos DR 400, l'EG, et l'ATL. Compte-tenu des subventions obtenues pour l'achat de l'ATL, nous réalisons apparemment une petite plus-value sur la vente de ce dernier, en fait mangée par l'inflation qui sévit encore.

Notre flotte retourne à sa composition traditionnelle de 3 avions, au grand soulagement de notre mécano, Pierrot. Certes le nombre d'heures variant peu les visites périodiques par avion sont moins nombreuses, mais les annuelles restent annuelles et les interventions sur l'ATL qui s'avère fragile, sont fréquentes.

Outre ces événements importants, l'année 1988 ressemble à 1987 : 680 heures de

vol, 6 élèves dont un est breveté en cours d'année, Jean Blanc, des voyages dont de nouveau les Baléares, mais aussi la Corse.

Ha si ... j'oubliai un petit soucis au roulage, un beau jour de juin ! C'est sans gravité aucune. Le pilote en est quitte pour l'émotion et le "Qu'est-ce t'as foutu ?" du président Alain "Linou" Parisot.

777 ... Non, le Boeing 777 n'est pas le futur avion des Ailes Joviniennes. C'est, en 1989, le nombre d'heures de vol qui ont été effectuées par les 41 membres du club, belle année !

Encore une décennie de passée.

Installé depuis peu sur le nouvel aérodrome de Joigny, notre aéroclub a traversé une dure épreuve, la disparition soudaine de Gaston Nasse. Les augures prédisaient le pire.

Alain "Linou" Parisot a relevé le défi. Il n'a pas failli.

La décennie s'achève avec un nombre de membres et un nombre d'heures appréciables.

Le forfait expérimenté au début de la décennie entre définitivement dans les mœurs du club. Il est l'un des éléments de sa réussite.

A SUIVRE ... !



Evasion

Un jeune Jovinien dans le ciel de la Transafricaine

Joigny. — L'aventure revêt parfois des aspects bien différents dans notre quotidien moutonnant et n'a pas toujours le cachet spectaculaire de celle des héros de notre enfance.

L'aventure des horizons lointains demeure cependant en bonne place dans le cœur de chacun.

Pour Patrick Roy, un jeune pilote de l'aéro-club de la cité des Maillotins, les Ailes joviniennes, celle-ci débute aujourd'hui à Roissy-Charles-de-Gaulle et va durer jusqu'à la fin du mois dans le ciel africain.

Ce qui, avouons-le, changera considérablement du ciel icaunais. Une belle aventure et un sacré dépaysement même, qu'il va donc connaître avec un équipage de la deuxième édition de la course aérienne baptisée Transafricaine, entre Paris et Libreville (aller et retour).

Une course organisée par l'Association Air-Transafricaine, sous le haut patronage de la présidence de la République gabonaise, et qui verra la participation d'une belle brochette de célébrités, notamment des champions de courses automobiles et de la F.1.

Une chance

Agé de 19 ans, aide familiale à la ferme de ses parents situé au hameau de la Mothe, à Béon, Patrick Roy, pilote depuis plus d'un an, ayant passé son brevet début 84. Il compte déjà 35 heures de vol,

dont quatre en solo sur des voyages. Son jeune âge et ses références de pilotage lui permettait donc de postuler à la bonne initiative lancée par la F.N.A. (Fédération nationale aéronautique), auprès des 450 aéro-clubs français, à l'occasion de cette seconde Transafricaine.

En effet, la F.N.A. offrait à six jeunes Gabonais et six jeunes Français, de s'intégrer à cette caravane aérienne en qualité de passagers-observateurs dans des avions de concurrents. Les jeunes Gabonais effectuant le trajet Paris-Libreville et les jeunes Français le retour vers la

métropole.

Si la première partie constitue une épreuve de vitesse pure, le retour depuis Libreville sera davantage un rallye aérien qui permettra à Patrick Roy de faire 8 000 km au-dessus du continent africain et un peu de tourisme, avec des étapes à Lomé, le 21

mars, Abidjan, le 22, Dakar, le 23, Saint-Louis-du-Sénégal, le 24, Nouadhibou, le 25, Marrakech, les 26 et 27 mars.

Vacciné, carnet de santé en règle, Patrick Roy va donc s'envoler, aujourd'hui, depuis Roissy, sur un vol régulier U.T.A., pour Libreville, où il retrouvera les concurrents, qui, eux, ne partent de Toussus-le-Noble, que dimanche.

Même s'il ne pilote pas l'un des avions, Patrick Roy va vivre ainsi une belle aventure en qualité d'observateur à bord de l'un d'entre eux, et il s'agit là d'une belle récompense ! C'est ce que la F.N.A. a d'ailleurs souhaité en plus des critères de sélections énoncés précédemment.

En effet, la F.N.A. a voulu aussi récompenser ceux qui apportent une aide bénévole précieuse à l'activité de leur aéro-club, tout au long de l'année. Le bénévolat pouvant seul, il est vrai, sauver l'aviation légère, de plus en plus contrariée par des coûts de fonctionnement élevés. Si Patrick Roy ne compte qu'une année de présence au club, son papa Pierre Roy pilote depuis 22 ans, œuvrant à la bonne cause de l'aéro-club jovinien, aux côtés du président Gaston Nasse.

Cette récompense de la F.N.A. vient donc profiter au fils, mais il faut y associer son père, puisque le virus de l'aviation légère est familial chez les Roy.

Alors, bon cap, Patrick, et bonne aventure dans cette Transafricaine ! — PAT.



Patrick Roy en compagnie de son père et du président de l'Aéro-Club, Gaston Nasse.



Sur la une ... un poil de gaz ... les pieds sur les freins ...

Démarrage du D112, avant l'installation du démarreur et de la radio : Pierrot à la manœuvre, Valérie aux commandes, et Laurent à l'instruction.

Les malheurs du F-BIRL.

Qui mieux que l'un des acteurs involontaires de cette mésaventure peut nous en faire le récit, vécu de l'intérieur du cockpit ?

Laurent Urvoy s'est très généreusement acquitté de cette tâche

5 septembre 1983 (cf. PJ, article paru dans l'Yonne Républicaine le lendemain, avec encart en Première page...)

J'étais jeune FI (Pilote Instructeur) et c'était lors de la 5^{ème} heure de vol de Christophe qui était mon premier stagiaire...

Cet atterrissage a été la conséquence d'une panne mécanique survenue en vol, alors que l'avion était parfaitement entretenu et piloté dans les règles de l'art.

Nous sommes ici typiquement dans le cadre des statistiques avec le fameux « 10 puissance moins 6 pannes lourdes par heure de vol... ».

Nous nous sommes en finale 26 en exercice tour de piste. Christophe aux commandes, en courte finale, vers 100 ft, je fais remarquer que la vitesse est élevée et qu'il serait judicieux de réduire les gaz. Christophe me répond qu'ils sont tout réduit depuis pas mal de temps. « Commandes à Droite ! » et je constate que la manœuvre de la manette est normale, mais sans aucun effet sur le régime moteur qui reste constant à environ un tiers de puissance.

Nous sommes maintenant au-dessus de la piste, mais trop de puissance pour l'arrondi. Je coupe alors les magnétos, mais trop de piste se trouve maintenant derrière nous et il ne reste plus suffisamment de distance pour se poser et s'arrêter normalement.

Je remets les contacts, « ouf » le moteur reprend son tiers de puissance... Je prends l'assiette de montée, étant maintenant vers la fin de la piste et ... la vitesse chute... Je passe alors en palier et ... la vitesse continue de régresser... Il ne reste plus qu'à suivre la pente de la côte saint Jacques...

J'ai le souvenir d'apercevoir le toit des maisons et surtout les antennes TV d'un point de vue jamais observé (quelques mètres de distance, entre 3 et 5 et à vitesse de 70 km/h, soit un coup d'œil peu habituel...).

Les décisions s'enchaînent, bonnes ou moins bonnes, pas le temps de tergiverser...

J'avise le terrain de rugby et passe les poteaux au niveau de la barre horizontale et en vol... J'estime la distance et la configuration du site propice pour l'atterrissage et pour ne pas être de nouveau perturbé par le tiers de

puissance, je coupe pour la seconde fois les contacts. L'atterrissage est normal, ainsi que le roulage

J'ai le souvenir de traverser le terrain de tir des archers dans sa largeur et du côté des cibles, avec une pensée « tiens s'ils sont là, cette nouvelle cible va leur plaire... ».

Je vois arriver le champ de maïs et annonce à Christophe, « fais gaffe ça va être costaud... ».

Nous rentrons dans le champ à une vitesse de l'ordre de 20 à 25 km/h le bruit de roulage change complètement et devient très inhabituel. Une décélération très puissante est ressentie et un basculement de l'avion en pylône survient immédiatement.

J'ai mal à la tête, donc je suis conscient, donc pas mort... J'annonce "je m'en vais" et entend « moi aussi... ». Donc Christophe est également conscient...

En 3 secondes, nous nous retrouvons tous les 2 à plus de 10 mètres de l'avion, alors que la position était plus qu'inusuelle... (Très difficile de déboucler la ceinture alors que l'on est pendu après ; de déverrouiller puis d'ouvrir la verrière alors que l'avion est à la verticale ; de sortir de l'avion ; de se relever ; de s'orienter ; puis de courir...). Comme quoi sous stress intense, le corps humain sait réagir...

Le calme de nouveau, mais pas pour longtemps : déjà les sirènes hurlent, et un convoi se dirige vers nous.

Véhicules rouge, puis blancs, puis bleus, puis la Presse, puis l'ACB (Le pdt de mémoire).

« - Bonjour, vous allez bien ?

- OUI !

- Bon, installez-vous là, interrogatoire ... »

Cette séquence s'est renouvelée au moins 4 fois (Pompier, SAMU, Police, Presse...). C'était éprouvant...

Le temps passe toutefois rapidement, mes jambes commencent à trahir le besoin de m'asseoir.

Pour info l'arrivée des secours est dû à un habitant de la Côte Saint Jacques qui a vu passer un avion plus prêt que d'habitude (référence au coup d'œil sur les antennes TV ci-dessus...)

Puis nous passons clairement dans la gestion de « l'après ».

Avec Christophe nous décidons de reprendre un avion dès le lendemain, tous les 2, dans le même contexte (Stagiaire à gauche et instructeur à droite) puis nous reprenons le cursus de formation. Christophe sera là-

ché puis ira jusqu'à son brevet sans encombre.

Pour ce qui est de la cause de cette fin de vol mouvementé : rupture du câble métallique de la commande du carburateur à quelques cm du carburateur. Une modification a été portée depuis : Si cela se reproduit, un ressort enclencherait alors la puissance plein gaz...

La suite c'est Pierrot Roy qui nous la raconte. L'arrivée dans les maïs n'a pas été appréciée par l'hélice de l'appareil. Une pale est brisée. La toile des ailes, comme le montre la photo, n'a cependant pas trop souffert. Mais un morceau d'hélice cassée entre les mains d'un individu mal fini ou qui, bébé, fut victime d'un accident de poussette, ça n'arrange pas la situation. Hé oui, un ramolli du globe s'est amusé à percer la toile avec le bout d'hélice !

Pour le retour de l'avion vers l'aérodrome, imaginez la scène :

-un tracteur, Pierrot aux commandes, une remorque et un avion en piteux état posé en pylône sur celle-ci car trop long pour y être allongé,

-le petit pont sur le canal est trop petit pour accepter ce cortège, il faut passer par le fond de l'ex-terrain, sur le pont métallique qui enjambe l'Yonne,

-beaucoup de lignes téléphoniques ne sont pas enterrées... pour faire passer ce curieux équipage, il faut, chaque fois que nécessaire, s'arrêter, pour soulever les câbles entre deux poteaux à l'aide de fourches,

-le convoi traverse toute la ville; il a passé l'Yonne dans un sens, il lui faut la franchir à nouveau, mais sur le pont Saint-Nicolas, en plein centre ville, tourner devant le marché couvert et affronter la pente de la Guimbarde, avant de se lancer à l'assaut de la Côte Saint-Jacques.



Faits divers

Avion dans le maïs à Joigny !



Joigny. — Plus de peur que de mal pour deux jeunes pilotes de l'aéroclub de Joigny qui se sont fait une belle « chaleur », lundi en début d'après midi, vers 14 h 45, en se posant dans un champ de maïs situé sur l'ancien aérodrome d'Epizy.

Laurent Urvoy, 21 ans, demeurant à Paris, pilote instructeur au club, avait à ses côtés un apprenti pilote, Christophe Cartier, 20 ans, demeurant à Saint-Georges sur Baulche. Ils effectuaient des « tours de piste », c'est-à-dire un atterrissage avec redécollage immédiat. Au deuxième tour, ils connaissaient des problèmes de moteur alors que leur avion, un Jodel D 112 du club jovinien, reprenait l'air.

Fort heureusement, le nouvel aérodrome de Beauregard à Joigny est situé sur la côte Saint-Jacques. Si bien que privés de moteur, les deux pilotes se retrouvaient en bout de piste, mais dans le vide et au-dessus de la vallée de l'Yonne. En planant, ils parvenaient ainsi à se poser sur l'ancien aérodrome d'Epizy situé un peu plus loin de Beauregard et sur la commune de Saint-Aubin-sur-Yonne.

Celui-ci, désaffecté, n'a plus toutefois la longueur voulue puisque transformé en terrain de rugby et de tir à l'arc, d'une part, et rendu aux cultures céréalières, d'autre part. C'est non loin du pas de tir des archers joviniens que le Jodel touchait le sol pour rouler quelques dizaines de mètres et finir sa course dans un champ de maïs qui arrêta en peu de mètres l'avion désarmé. Le freinage était même si puissant que le Jodel piquait du nez en terre.

Les deux occupants s'en sortaient indemnes, quitte seulement pour une belle peur !

Les services de secours joviniens, alertés par quatre coups de sirène, se rendaient sur les lieux, mais en revenaient bredouilles. La brigade de gendarmerie procédait, quant à elle, au constat d'usage.



Laurent Urvoy, un exemple de vocation accompagnée par Les Ailes Joviniennes qui lui-même accompagnera d'autres vocations.

Après avoir goûté au vol à voile une quinzaine d'heures à Beynes, Laurent effectue son premier vol moteur à Joigny en mars 1979. Il a 17 ans. Les choses ne vont pas traîner. Il obtient son TT,

l'ancêtre du PPL et le successeur des 1er et second degrés, en septembre 1980, et son PP, pilote professionnel, 3 ans après, en mars 1983 à Toussus le Noble. Le même mois, c'est à Carcassonne qu'il passe l'évaluation pour l'accès au stage ITT (instructeur) qui lui permettra de suivre ledit stage de 5 semaines à Grenoble, en juillet 1983. Et tout naturellement, il devient instructeur au sein de l'AC de Joigny, dès août de la même année, auprès de Régis Devilaïne. En septembre 1984, Régis s'éloigne pour voler sur d'autres appareils. Il finira sa carrière à Air France. Lui aussi avait fait ses débuts d'élève pilote à Joigny. Laurent deviendra à son tour le chef pilote bénévole des Ailes Joviniennes. Il le restera jusqu'en juin 1994.

Il a passé une quinzaine d'années à Joigny dont 10 ans d'instruction. 10 ans au cours desquels il a lâché une trentaine d'élèves, et mené jusqu'à la licence une quinzaine de pilotes dont certains volent encore au sein de notre aéroclub.

L'un de ces élèves n'était autre que son père, Roger. On imagine la double émotion les jours du lâcher puis du brevet ! Roger Urvoy vole une dizaine d'année au sein des Ailes Joviniennes. Laurent nous dit que Roger est un lecteur assidu de nos Nouv'Ailes.

Nous ne pouvons citer tous les élèves de Laurent mais on se souvient de Marc Berne et de Valérie qui deviendra Madame Berne, de Fabienne Bourdin et de son père, d'Emilie Fievet dont le papa, artiste peintre, nous offrira le portrait du D 112 sur toile qui trône toujours au club, de Jean Bec, pilote d'héli-



Linou Emilie F. Laurent U.



**Roger Urvoy
et
Pierre "PP"
Parisot**

**au vin d'honneur
offert par
Valérie et Marc
Berne
à l'occasion de
leur
mariage.**

coptère de l'ALAT, de Cédric Carroué, venu rejoindre son père, Bernard, au sein du club. Cédric deviendra pilote de chasse et vole aujourd'hui en qualité de pilote de ligne au sein d'une compagnie asiatique.

Laurent fera quelques vols avec un petit jeunot nommé Thierry J. qui deviendra mécanicien et pilote professionnel et à son tour chef-pilote du club. C'est pendant son service militaire, en 1984-1985, affecté au GAMA (Groupement Aéronautique du Ministère de l'Air) à Etampes que Laurent formera un certain Jean-Marie Cazenave, au-

aujourd'hui également instructeur à Joigny ! Laurent est désormais pilote de ligne dans notre compagnie nationale, Air France. Il est secrétaire du CHSCT et "Officier dans la Réserve Opérationnelle de l'Armée de l'Air", "je sais, ça claque pas mal" dit-il avec humour "mais je me suis entraîné depuis plus de 6 ans, avec 5 à 6 jours par an!". Comme tout cela ne suffit pas à remplir sa vie, il œuvre au sein de l'ACB de Dijon depuis 2006. Il anime la section "vols en formation" qui est effective a minima tous les dimanches matin. Il viendra avec son équipe nous faire cadeau d'une démonstration pour les 60 ans du club, en juin 2013. Au milieu de tout cela il a trouvé le temps de se marier et d'avoir une vie familiale remplie de "deux têtes blondes".

La "patrouille jovi-dijonnaise". Les 2 joviniens en position ailiers sont venus s'ajouter au trio dijonnais, sous un ciel peu engageant. Un quatrième dijonnais manquait à l'appel, le moteur refusant de démarrer.



C'est aux commandes d'un autogire scélérot que Laurent Urvoy fait son dernier vol en qualité de pilote passionné le 2 mars 2022.

Après les automobilistes, l'Aéro-Club de Joigny, lui aussi, touché par la hausse des carburants

Joigny. — « Bois-aux-Cosures », sur la plateforme de l'Aéro-club de Joigny, le Jodel 160 chevaux, s'apprête à rejoindre la longue piste bétonnée. Le vrombissement du moteur couvre les derniers conseils du mécano. L'appareil s'élance, la ligne jaune défile à vive allure sous les yeux du pilote. Le nez se cabre, un dernier regard vers le sol et « l'aventure » commence.

L'Aéro-Club de Joigny : une petite association regroupant des fanas de pilotage comme il en existe des centaines dans l'hexagone. M. Nasse, président du club, est satisfait des activités de la saison. Des projets, il n'en a pas de particuliers, sinon continuer et maintenir les activités. Avec une quarantaine d'adhérents, actuellement, l'association « fait le plein ».

Un grand nombre d'habitants de la région et quelques Parisiens constituent la clientèle habituelle du club. L'âge des pilotes oscille entre 18 et 60 ans. M. Nasse regrette la défection de plusieurs membres habitués de l'Aéro-Club qui ont été contraints de quitter le Jovinien pour des raisons professionnelles. Il faut dire que l'avenir de l'association est lié à la conjoncture économique.

Sans être « astronomique », la cotisation annuelle n'est pas à la portée de n'importe quelle bourse. Certes, l'adhésion pour l'année donne droit à 23 heures de vol (assurance comprise). Cette limite dépassée, le pilote devra payer 133,20 francs de l'heure, sur un Jodel 112, et 230,40 francs, sur un



appareil de 120 ou 160 chevaux, une remise de 48 francs étant alors accordée à chaque membre possesseur de la carte du club.

L'Aéro-Club de Joigny possède une des plateformes les mieux aménagées du département. Une piste bétonnée de 1 070 mètres de long et de 30 mètres de large et une bande gazonnée de 700 mètres sur 80 mètres. Le terrain et les locaux appartiennent à la ville de Joigny. L'Aéro-Club en assure la gérance.

L'association est propriétaire de trois appareils qui sont renouvelés tous les trois ans, ce qui constitue le parc le plus « jeune » du départe-

tement. La majorité des pilotes a été formée à Joigny par un moniteur diplômé.

Les week-ends sont consacrés à des survols de la région et la semaine peut être consacrée à des « expéditions » plus longues et demandant un minimum de préparation.

Mais l'aérodrome de Joigny ne sert pas uniquement de « centre de loisirs ». Il accueille fréquemment des bimoteurs qui transportent des « hommes d'affaires » dont une partie de la clientèle réside dans l'Yonne.

L'entretien des avions et des pistes est assuré par les membres du club. Quand on connaît le prix de la moindre réparation sur un engin, il est dans les intérêts du club d'avoir des appareils propres et en parfait état de fonctionnement.

L'avenir ? M. Nasse demeure réaliste. Les hausses fréquentes du pétrole jouent un rôle important dans la bonne marche de l'entreprise. Il faut, en effet, savoir que le prix du carburant entre pour moitié dans la détermination du tarif horaire. Alors, pour préserver son existence, le club doit arriver à un minimum d'heures de vol, environ 1 000, pour l'année 1979, et maintenir les effectifs en renouvelant constamment les pilotes « défallants ».

M. Nasse a également constaté que les jeunes candidats pilotes étaient de moins en moins nombreux en raison des coûts de formation. Il existe bien une bourse d'État, mais le nombre de ceux qui en profitent est réduit.

« Pas de projet à long terme », résume le président. « D'abord maintenir l'activité du club, ensuite nous verrons. »

Hervé GAUDARD
Grand-Longueron
89300 CHAMPLAY
Tél. (86) 62.34.62
Electricité générale
Dépannages

L'ESPIONNAGE DANS VOTRE ENTREPRISE

58.562 vols de documents, d'informations, ont été commis, en France, en 1980, dans nos locaux industriels. Perte : plusieurs milliards ! Vous voulez dans *Sélection* les astuces des espions. Que fait-on ? Que faut-il faire ? Achetez *Sélection* de septembre.

◆ **AVIS D'ABSENCE.** — Le docteur OTT sera absent du 31 août au 22 septembre inclus. Il est remplacé par ses confrères du groupe médical.

AVIS et COMMUNIQUÉS

◆ **Avis du maire.** — A l'occasion de la traditionnelle foire du 14 septembre, les services municipaux seront fermés le lundi 14 septembre.

Toutefois, le service de ramassage des ordures ménagères sera assuré et le service des eaux assurera, comme les week-ends, une permanence.